11e Année ⌀ N° 535 — 50 Centimes — 19 Décembre 1908 ⌀ Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

DANS CE NUMÉRO :

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE DE LUTTE AMATEURS

Organisé par la *VIE AU GRAND AIR*

Les stigmates de l'effort.

Ces masques, reproduits d'après nature, par le docteur Mackenzie, représentent les grimaces d'un coureur à pied au moment de l'effort.

(Voir pages 448 et 449.)

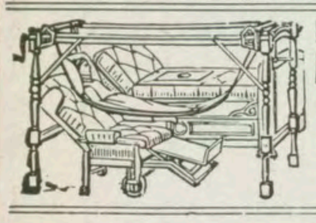
Publications Pierre LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: ÉDITIONS D'ART

Abonnements :
Paris et départements . . . . . **24** *francs*

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

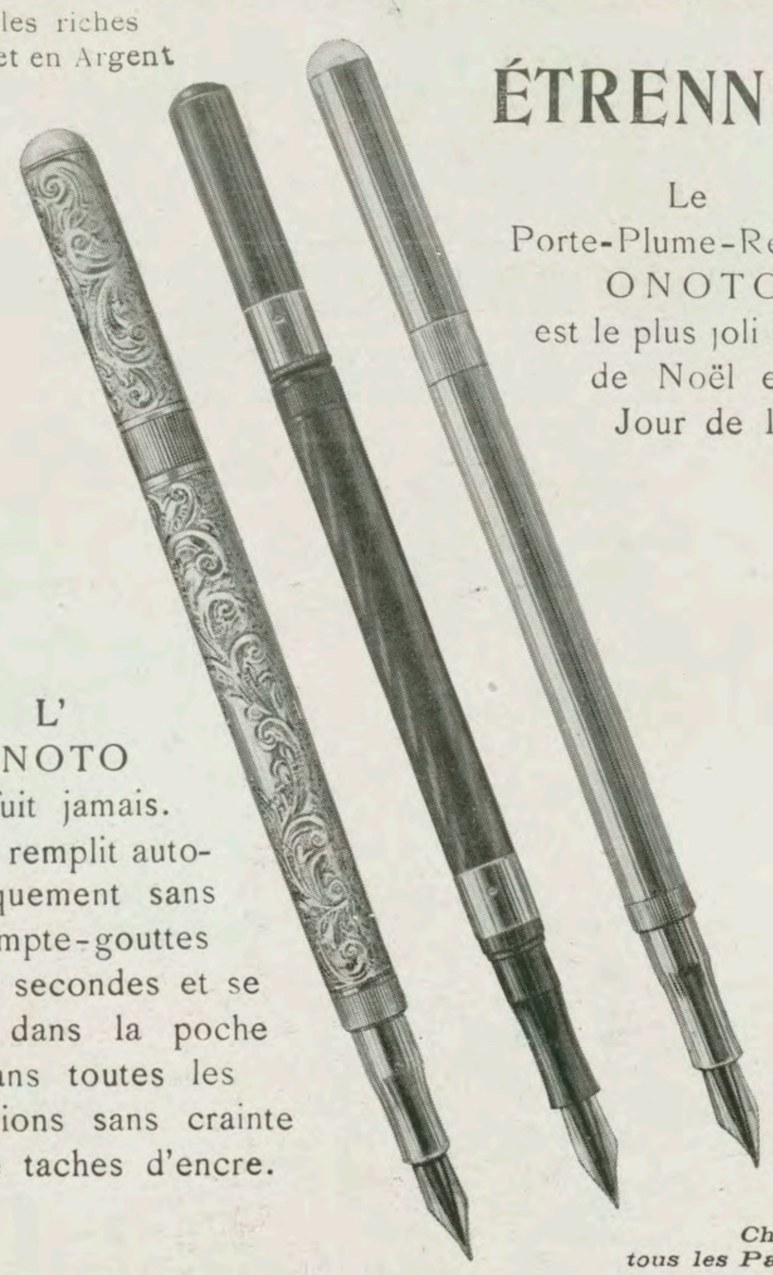
CYCLES & MOTOCYCLES
de toutes Marques
APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
de toutes Marques
PAYABLES EN 12 ET 15 MOIS
à L'INTERMÉDIAIRE 17, R. MONSIGNY PARIS
(CATALOGUE FRANCO)

PRENEZ GARDE, Madame
Vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de THYROÏDINE BOUTY, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expedié franco par le* LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10f.
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN
— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.* —


LIT MÉCANIQUE DUPONT
10, Rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
TÉLÉPHONE 818-67
Envoi Franco du Catalogue
Aucune Succursale

La Semaine Comique,

Le gibier diminue tellement en France que dans quelques années les millionnaires seuls pourront se payer les plaisirs de la chasse.

Modèles riches
en Or et en Argent

ÉTRENNES

Le
Porte-Plume-Réservoir
ONOTO
est le plus joli Cadeau
de Noël et du
Jour de l'An.

L'
ONOTO
ne fuit jamais.
Il se remplit automatiquement sans compte-gouttes
en 3 secondes et se met dans la poche dans toutes les positions sans crainte de taches d'encre.

Chez tous les Papetiers.

Gros : De La Rue, 37, Rue d'Enghien, Paris

PARCS ET JARDINS
CRÉATION ET RESTAURATION
TRACÉS DE TOUS STYLES
E. REDONT
Architecte Paysagiste — Grand Prix
PARIS, 61, rue Louis-Blanc
le jeudi, de 10 heures à midi
ENTREPRISE GÉNÉRALE A FORFAIT POUR LA FRANCE ET L'ÉTRANGER
Parcs de Sports ø Terrains de jeux
Jardins de ville, de campagne
ø ø ø ø et d'utilité. ø ø ø ø

par Henriot.

Les surtouts de table en filets remplis d'oiseaux comme à Rambouillet permettant aux convives d'exercer leur adresse au tir après le dessert !

VIN TONIQUE & HYGIÉNIQUE
BYRRH

Fait avec des vins vieux exceptionnellement généreux mis au contact du quinquina et de substances amères et bienfaisantes, le **BYRRH** possède un arôme agréable et de précieuses qualités cordiales pour lesquelles il est plus particulièrement

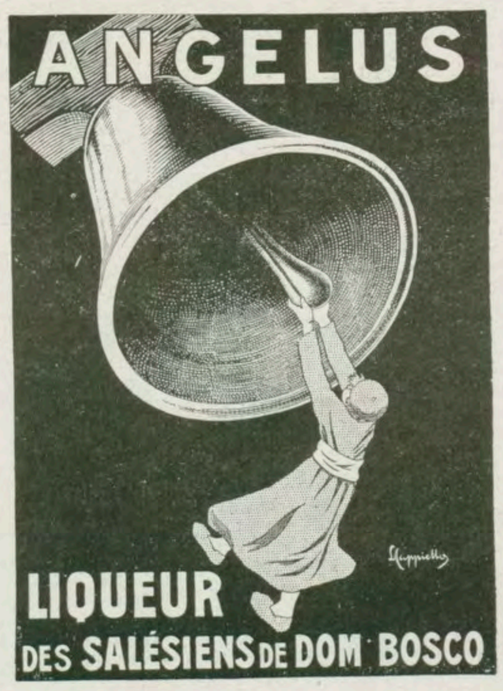
RECOMMANDÉ
AUX FAMILLES

Le **BYRRH** se consomme à toute heure, soit pur, à la dose d'un verre à Bordeaux, soit dans un grand verre, étendu d'eau ordinaire ou d'eau de Seltz. Il devient alors une délicieuse et rafraîchissante boisson, sans perdre aucune de ses qualités bienfaisantes

Servi dans tous les établissements de consommation en bouteille d'origine, le **BYRRH** se trouve dans toutes les maisons d'alimentation

CONCOURS DU BYRRH
— VOIR NOTRE NUMÉRO DU 6 MARS 1908 —

Ruckpbot, Paris



L'ANGELUS

est
la plus fine
des

LIQUEURS

Pourquoi ?

Parce qu'elle
est

LA SEULE

Reellement Monastique
distillée en Charente
au

VRAI COGNAC

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

19 Décembre 1908 — N° 535
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

MAC FARLAND QUI AVEC MORAN, A GAGNÉ LES SIX JOURS

La treizième course cycliste de Six Jours de Madison-Square, disputée chaque année à New-York, est revenue à l'équipe américaine, bien connue du public parisien, Mac Farland-Moran. Elle a battu à l'emballage les Européens vainqueurs de 1907, Rutt-Stol, qui ont succombé d'une longueur. De Mara-Hill étaient à deux longueurs, Walthour-Root à un tour, Collins-Nitten à deux tours, Galvin-Willey, à trois tours. Le record, qui appartenait, depuis 1899, à l'équipe Mill r-Waller, avec 4.398 kilom. 637, a été battu de 6 kilom. 231, les vainqueurs de 1908 ayant couvert 4.404 kilom. 868 dans les 142 heures, soit une moyenne de plus de 31 kilomètres à l'heure. C'était la seconde fois que Mac Farland remportait la classique épreuve.

Tous droits de reproduction et de traduction sont reservés pour tous pays.
Published on december 19 th 1908, Privilege of Copyright in the United States reserved under the Act approved march 3 rd 1905, by Pierre Lafitte et Cie.

L'INITIATION AUTOMOBILE (1)

Par H. PETIT

II. — LES CHASSIS

Après quelques conseils généraux, touchant l'achat d'une voiture, notre collaborateur entre maintenant dans le vif du sujet. Il décrit aujourd'hui le châssis, sur lequel tous les différents organes de l'automobile viennent prendre place, comme s'insèrent les muscles sur le squelette d'un animal

On entend généralement par châssis, une voiture automobile dépourvue de sa carrosserie, et cela, par suite d'une singulière extension donnée à la signification du mot primitif.

Le châssis proprement dit est, en effet, tout simplement le cadre sur lequel viennent se fixer les divers organes de la voiture, ressorts de suspension, moteur, changement de vitesses, radiateurs. C'est dans ce sens restreint que nous emploierons le mot châssis, réservant celui de voiture au « châssis sur roues », pourvu de tous ses organes, et de voiture carrossée au véhicule complet.

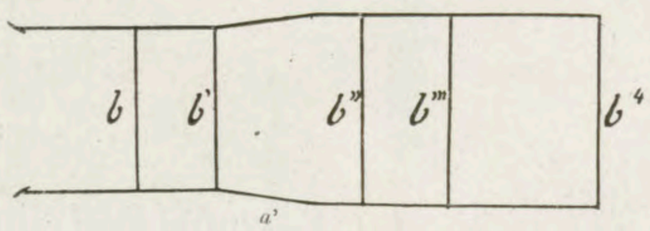


Schéma d'un châssis sans faux-châssis.

La forme du châssis Le châssis est un cadre à peu près rectangulaire, formé de deux longerons a, a' et de deux ou plusieurs traverses $bb'b''$. Dans le cas de la figure ci-dessus, le moteur repose directement sur les traverses bb' et les longerons aa'.

Très souvent, le moteur repose sur un petit châssis spécial, dit faux-châssis, composé lui-même de deux longerons ou longrines, et relié souvent au grand châssis par des entretoises.

Naturellement, la forme des châssis varie à l'infini, suivant les nécessités du montage et la fantaisie du constructeur.

Notons, enfin, une autre forme de châssis dit châssis cuirassé, qui comporte, emboutis dans la tôle, une série de carters destinés au moteur et au changement de vitesses, comme le montrent nos illustrations.

La matière des châssis En quoi sont constitués les châssis ?

Autrefois, on les construisait presque uniquement en tubes d'acier, brasés dans des raccords, à tous les angles, tels les cadres des bicyclettes. La qualité principale de ces châssis était le bon marché et la rapidité de construction sans outillage spécial. Mais l'incertitude où l'on était de la solidité des brasures et la difficulté d'y fixer les organes de la voiture l'ont fait abandonner aujourd'hui. On en voit d'ailleurs encore circuler sur nos routes. Les vieux vis-à-vis et les Populaires de Dion, les premières Renault étaient montées sur châssis en tubes.

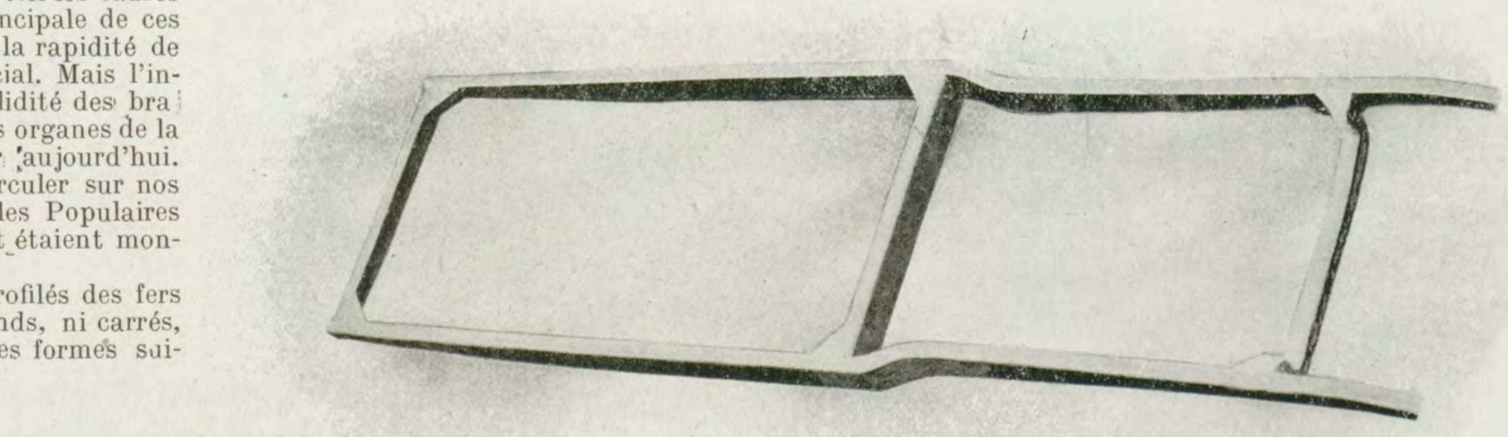
Châssis en fer profilé On appelle fers profilés des fers qui ne sont ni ronds, ni carrés, ni plats. Leur section affecte les formes suivantes :

L Cornière.
T Fer à T.
U Fer en U.
I Fer double T ou fer à I.

Il est aisé de construire des châssis avec de pareils fers. On les assemble au moyen de rivets, prenant appui sur des cornières formant renfort aux angles. Les organes de la voiture peuvent y être solidement et aisément fixés. Mais l'uniformité de la section du fer employé pour une même pièce oblige à la calculer pour l'effort maximum. D'où un poids très élevé. Le châssis à fers profilés n'est plus employé que sur les camions et véhicules de poids lourds.

Fers profilés.

Les fers que tiennent ces ouvriers pourraient servir à la construction de quelque poids lourd géant.



Un châssis en tôle emboutie.

Ces châssis, d'une seule pièce, absolument rigides, sont maintenant universellement adoptés.

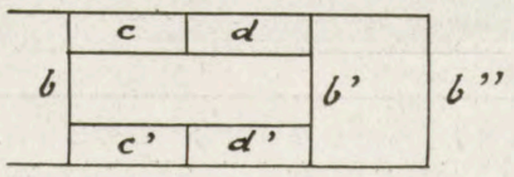


Schéma d'un châssis avec faux-châssis.

Le moteur et le changement de vitesses reposent sur le petit châssis intérieur.

Les châssis en bois armé sont constitués par des longerons et traverses en bois de frêne, d'acacia ou d'hickory, renforcés par du fer cornière. Ils comportent généralement un faux châssis en fer profilé. Enfin, les mains de ressort sont indépendantes et en acier profilé.

Elastiques, bon marché, ces châssis sont excellents quand ils sont neufs. Malheureusement, le bois travaille et tend à se séparer de la tôle. Les trous des boulons s'ovalisent, et les fibres des longerons s'écrasent sous la pression des paliers. A l'heure actuelle, croyons-nous, la maison Panhard est la seule à employer ce genre de châssis.

Châssie en tubes carrés fourrés Ce n'est qu'une variété des châssis en bois armé : ils sont formés de tubes d'acier dans lesquels on a introduit à force du bois de frêne, et qu'on lamine ensuite à une forme carrée. Ils ont beaucoup des avantages des précédents, sans en avoir les inconvénients.

Les châssis en tôle emboutie sont formés par une ou plusieurs tôles qui ont reçu leur forme par emboutissage.

Il est nécessaire, avant d'aller plus loin, de dire quelques mots rapides de cette opération.

Pour fabriquer une pièce quelconque par matriçage ou emboutissage, on porte une masse de métal préalablement chauffée devant deux matrices en acier très dur, qui présentent en creux la forme de la pièce que l'on veut obtenir.

Les deux plateaux d'une presse hydraulique, et plus rarement un pilon, pressent l'une contre l'autre les deux matrices, et on en retire la pièce ébauchée.

Cette pièce est reprise et passée dans d'autres matrices, dont la forme se rapproche de plus en plus de la forme définitive. Suivant les dimensions, de une à dix presses, et même plus, sont nécessaires pour arriver au résultat cherché.

La presse à emboutir doit, on le comprend, être très puissante. La presse Schneider, du Creusot, peut fournir des efforts variant depuis 30 tonnes (pour les opérations relatives aux petites pièces d'automobile) jusqu'à 600 tonnes pour l'emboutissage des grosses pièces. Aussi, on conçoit que peu de maisons possèdent un si coûteux outillage. Les principales sont : Forges de Douai (Arbel), Le Creusot, Firminy, Saint-Chamond, Krupp...

Revenons maintenant à nos châssis :

Le plus souvent, les longerons sont fabriqués séparément. Les traverses qui les réunissent sont rivées ou boulonnées sur eux, après emboitage. Ces emboitages assurent à l'ensemble une grande rigidité, et permettent d'éviter aux rivets tout effort de cisaillement.

Châssis emboutis d'une seule pièce Depuis quatre ans environ, quelques usines métallurgiques (Arbel, Forges de Saint-Chamond) se sont attachées à supprimer tous ces assemblages, qui, si bien faits soient-ils, n'en constituent pas moins un point faible dans les châssis.

(1) Voir le N° 528.

Les noms cités dans ces articles le sont à titre de renseignements techniques et en dehors de toute publicité.

On est arrivé à obtenir n'importe quelle forme de châssis par l'emboutissage d'une seule tôle, découpée convenablement avant l'opération et munie de surépaisseurs aux endroits convenables.

On obtient ainsi un tout très rigide et présentant toute garantie de sécurité.

Châssis avec carrosserie emboutie On est allé encore plus loin dans cette voie : on pouvait admirer, au Salon dernier, plusieurs châssis formant corps avec la carrosserie, le tout d'une seule pièce. La maison Arbel exposait un châssis avec tablier en tôle, marche-pieds, garde-boue, support pour les sièges, le tout pris dans une seule et même tôle d'acier. On obtient ainsi une très grande légèreté jointe au maximum de solidité.

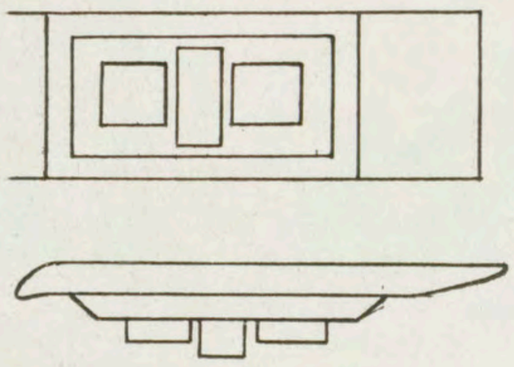
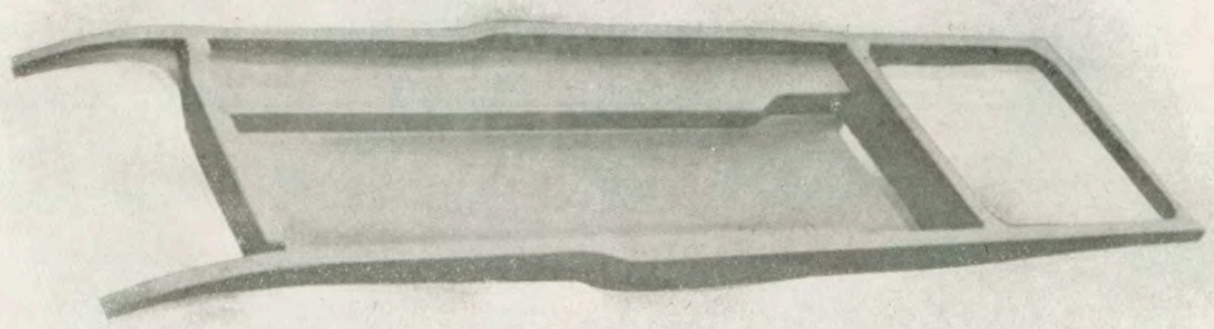
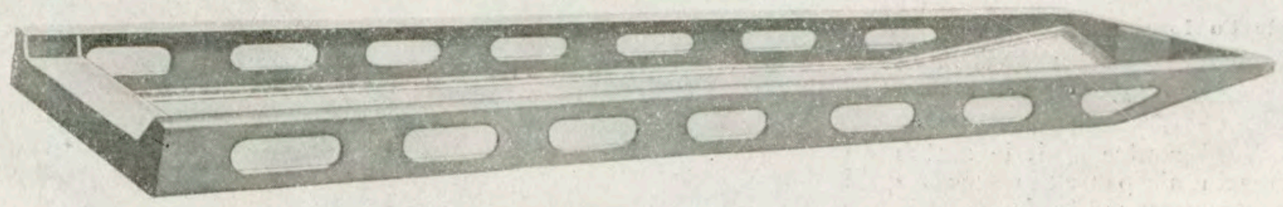


Schéma d'un châssis cuirassé.



Un chassis cuirassé.

Les carters du moteur et de la boîte de vitesses sont pris dans la même tôle que les longerons.



Un châssis embouti.

Ce châssis, d'une forme caractéristique, n'est presque plus employé.

Les dimensions des châssis Maintenant que nous avons classé les châssis suivant leur anatomie propre, il convient de les séparer d'après leurs dimensions, c'est-à-dire, par conséquent, d'après leur distinction.

On distingue, en général, quatre types de châssis :

1° *Châssis court* (2 m. 20 entre essieux de roues). Ils sont destinés aux voitures à deux places (voitures de course) ou à des carrosseries tonneaux ne comportant pas d'entrée latérale ;

2° *Châssis mixte* (2 m. 70 d'empattement). Permettent une petite entrée latérale pour phaétons légers, voitures de place (auto-taxi) ;

3° *Châssis normal* (3 m. 30 d'empattement). Pour limousines, grands doubles phaétons, en un mot, pour voitures de grand tourisme ;

4° *Châssis longs* (3 m. 70 et plus d'empattement). Pour voitures à carrosseries très confortables : landaulets trois quarts (c'est-à-dire munis d'une baie entre la portière et le siège du conducteur) ou limousines salon.

Soins à donner aux châssis Le châssis est bien l'organe qui donne le moins de tracas à son propriétaire : Il est bien rare qu'on ait à s'occuper de lui.

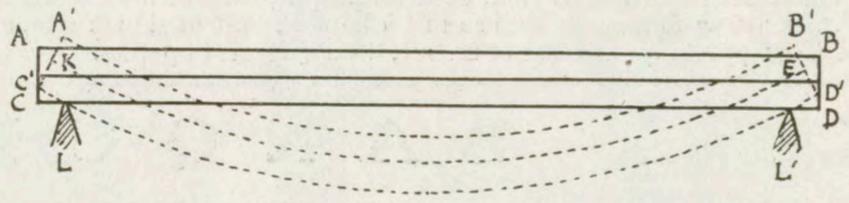
Il est bon, cependant, quand on en a l'occasion, de vérifier le rivetage, s'il comporte des rivets, et aussi de veiller à ce que les rares boulons qui entrent dans sa composition ne laissent pas desserrer leurs écrous. Les munir, si ce n'est déjà fait, d'une rondelle Grower et en plus d'une goupille : on ne saurait prendre trop de précautions avec eux.

Un conseil, pour finir : il s'adresse aux chauffeurs bricoleurs : Quand on perce des trous dans un châssis, s'ils sont un peu grands, ne pas les percer n'importe où, on risquerait de compromettre la solidité de la pièce qui les reçoit. Il faut toujours les percer dans la zone neutre de la pièce.

Considérons une poutre ABCD reposant sur deux appuis LL'. Chargeons son milieu d'un poids : elle prendra la forme figurée en pointillé A'B'C'D' (exagérée d'ailleurs sur le dessin).

La fibre supérieure AB s'est raccourcie. Au contraire, la fibre inférieure CD s'est allongée. Seule, la fibre moyenne KF a gardé la même longueur. Elle n'a pas travaillé, et est dite, pour cela, fibre neutre. La zone placée au-dessus est la zone comprimée, et la zone en dessous la zone tendue. On conçoit immédiatement l'intérêt qu'il y a à ne pas affaiblir les fibres qui travaillent le plus. Si donc, on est dans la nécessité de percer un trou dans un longeron, par exemple, on le placera à peu près à mi-hauteur.

Nous verrons, la prochaine fois, comment les divers organes de la voiture viennent s'agencer sur le châssis.



Une poutre chargée reposant sur deux appuis.

C'est ainsi que travaillent les longerons d'un châssis, les points fixes étant représentés par les attaches des ressorts.

La résistance d'un châssis.

Ce que peut supporter un châssis sans fléchir d'une façon sensible est inouï, celui que nous représentons ici est chargé de 7.000 kilos.

Il n'y a pas qu'en les bricolant qu'on risque d'abîmer les chassis : leur ennemi le plus terrible est ce que le Touring-Club appelle les cassis, c'est-à-dire les caniveaux et les dos d'âne.

Il faut savoir comment franchir ces obstacles inévitables : il convient de les aborder normalement à leur direction, de telle façon que les deux roues d'un même essieu se trouvent simultanément sur eux. Imaginons en effet qu'on franchisse un caniveau obliquement. Le ressort correspondant se détend La réaction qu'il faisait subir au châssis disparaît, ou tout au moins diminue. Mais, pendant ce temps, le poids supporté par le châssis, et la répartition de ce poids ne changent pas. Tout le poids supporté par la roue en contre-bas va donc être en « porte à faux » et imposera à tout le cadre un effort de torsion qui pourra, répété souvent, finir par lui être funeste.

H. Petit

(A suivre)

LE MATCH STADE-TOULOUSE

Une partie terne sous un ciel terne — Le Midi, endormi jusqu'à la seconde mi-temps, se réveille et domine alors, mais trop tard

Le Stade Français bat le Stade Toulousain.

Après une partie assez terne, le Stade Français a battu facilement le Stade Toulousain par 24 points à 11.

Pour une presque revanche du match Nord contre Sud, le match du Stade Français contre le Stade Toulousain n'a pas eu le succès qu'il promettait. Etait-ce le temps gris ou la concurrence? toujours est-il que si la colonie toulousaine n'avait pas envahi les populaires, le public eût été plutôt clairsemé.

Le Stade Français, bien à son aise sur son terrain, commença par dominer largement, et ses athlétiques visiteurs aux truculents maillots rouges ne purent l'empêcher de marquer douze points dans la première mi-temps. On prévoyait l'écrasement pour la seconde, mais il n'en fut heureusement rien, et le Midi, qui probablement avait retrouvé dans les citrons sa valeur et sa fougue, le Midi se mit à bouger, tant et si bien que, alors que le Stade n'ajoutait à ses points qu'un essai et un but, il s'adjugeait 11 points.

L. DE FLEURAC.

Un peu moins de jeu personnel.

C'est à leur manque d'homogénéité que les Toulousains ont dû d'être aussi piteusement battus.

LES BANQUETS DU SALON

Le banquet de la Chambre Syndicale du Cycle et de l'Automobile.

Les membres de la Chambre Syndicale du Cycle et de l'Automobile offraient le 9 décembre, au Palais d'Orsay, un banquet d'adieu à leur président M. Darracq, qui se retirait après un long cycle de présidence. Ils lui présentaient en même temps un souvenir, un Gaulois de marbre, casqué de bronze, du plus artistique effet et qui n'était pas sans avoir quelque ressemblance avec le vieux lutteur qu'est M. Darracq. De nombreux discours furent prononcés qui ne firent allusion ni à la question du Salon, ni à celle du Grand Prix.

Le Championnat de Lutte Amateurs

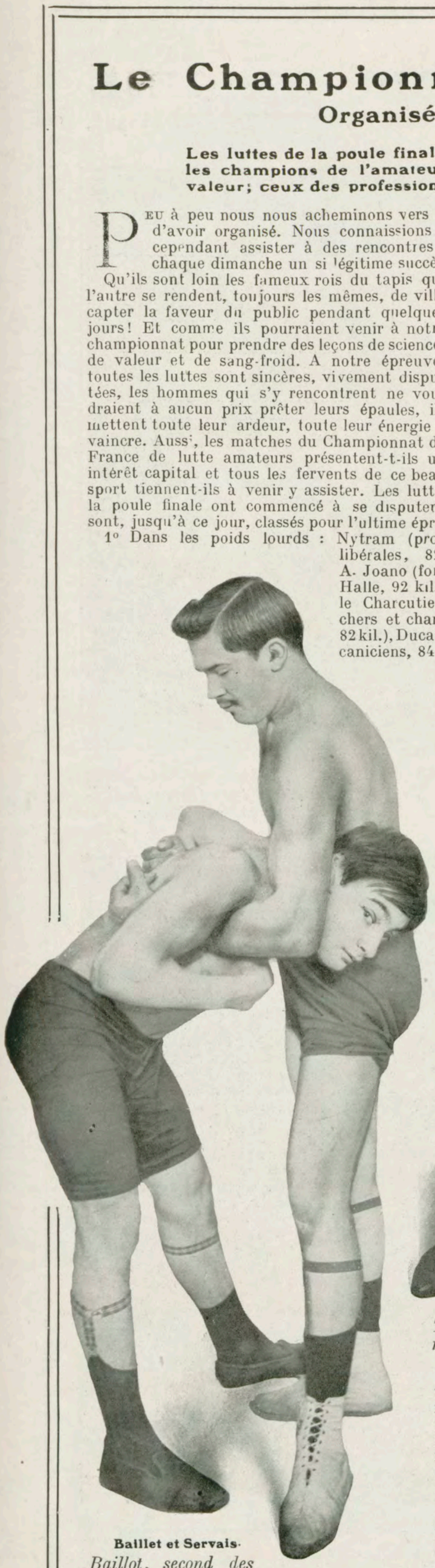
Organisé par la *Vie au Grand Air*

Les luttes de la poule finale ont commencé à se dissputer — Les combats que se livrent les champions de l'amateurisme laissent loin derrière eux, aux point de vue science et valeur; ceux des professionnels

Peu à peu nous nous acheminons vers la fin de ce merveilleux championnat que nous sommes heureux d'avoir organisé. Nous connaissions la valeur de nos athlètes amateurs, mais nous ne pensions pas cependant assister à des rencontres d'un intérêt aussi palpitant que celles qui remportent chaque dimanche un si légitime succès.

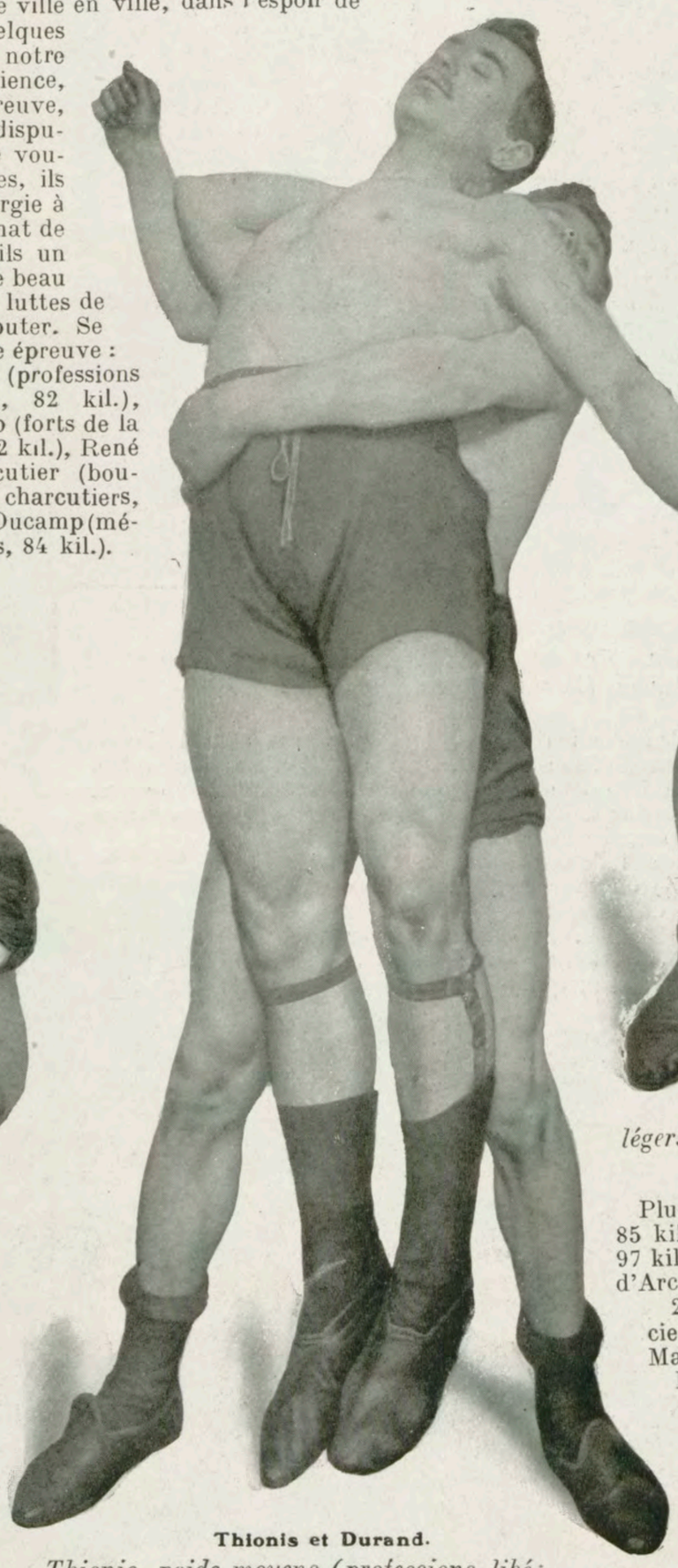
Qu'ils sont loin les fameux rois du tapis qui, d'un bout de l'année à l'autre se rendent, toujours les mêmes, de ville en ville, dans l'espoir de capter la faveur du public pendant quelques jours! Et comme ils pourraient venir à notre championnat pour prendre des leçons de science, de valeur et de sang-froid. A notre épreuve, toutes les luttes sont sincères, vivement disputées, les hommes qui s'y rencontrent ne voudraient à aucun prix prêter leurs épaules, ils mettent toute leur ardeur, toute leur énergie à vaincre. Aussi, les matches du Championnat de France de lutte amateurs présentent-t-ils un intérêt capital et tous les fervents de ce beau sport tiennent-ils à venir y assister. Les luttes de la poule finale ont commencé à se disputer. Se sont, jusqu'à ce jour, classés pour l'ultime épreuve :

1° Dans les poids lourds : Nytram (professions libérales, 82 kil.), A. Joano (forts de la Halle, 92 kil.), René le Charcutier (bouchers et charcutiers, 82 kil.), Ducamp (mécaniciens, 84 kil.).



Baillet et Servais.

Baillot, second des poids moyens (bouchers) et Servais, poids moyen (épiciers).



Thionis et Durand.

Thionis, poids moyens (professions libérales) et Durand, vainqueur des poids légers (mécaniciens.)

Lemoine et Helle.

Helle, vainqueur des poids légers (épiciers) et Lemonnier, second des poids légers (mécaniciens.)

Plus les provinciaux : Louis Lemaire (bouchers, 85 kil.), de Reims ; Marcel Le Vitellion (employés, 97 kil.), de Dijon, et Luchézy (mécaniciens, 81 kil.), d'Arcachon.

2° Dans les poids moyens : Vermeiren (mécaniciens, 69 kil.), Ferdinand (bouchers, 73 kil. 500), Martial de la Meuse (épiciers, 70 kil.)

Plus les provinciaux : Grizon (mécaniciens, 72 kil.), de Reims, et Halary (employés, 72 kil.), de Reims.

3° Dans les poids légers : Durand (mécaniciens, 59 kil.), Davis (bouchers, 57 kil.), Gambis (forts de la Halle, 60 kil.), Muller (professions libérales, 53 kil. 500 et Helle (épiciers, 60 kil.).

Plus les provinciaux : Neveu (employés, 59 kil.), d'Arcachon, et Kessler (épiciers, 59 kil.), de Reims.

En ce qui concerne les provinciaux, pour leur éviter un trop long séjour à Paris, nous avons décidé de les convoquer pour la dernière séance. Ils se rencontreront entre eux pour qu'il n'y ait qu'un homme dans la finale de chaque catégorie, et le vainqueur disputera la dernière épreuve avec l'homme de la catégorie qui tiendra la tête du classement. Ainsi, pour les poids légers, Neveu et Kessler matcheront dans la journée et le vainqueur se rencontrera avec le poids léger qui, sans les provinciaux, serait déjà champion de France. C'est-à-dire que le Parisien tâchera de triompher du provincial. Il sera donc bien réellement champion de France s'il gagne.

Rappelons que le Championnat de France de lutte amateurs organisé par la *Vie au Grand Air* est arbitré de façon impeccable par le professeur Léon Rosset. Remercions aussi le speaker, M. Kubler, et M. Ayrolle, qui donne des soins empressés aux lutteurs lorsqu'ils se blessent, ainsi que M. Lespine qui a mis à notre disposition un de ses excellents chronographes pour le chronométrage.

Le prix des places est à la portée de toutes les bourses : loges, la place : 3 francs ; fauteuils de ring : 3 francs ; fauteuils de galerie : 2 francs ; promenoir : 1 franc.

J. M.

LES SIX JOURS DEPUIS LEUR ORIGINE

Les Six Jours remontent à 1896 — Jusqu'à 1898, ils furent courus individuellement — A partir de 1899, on les fit disputer par équipes de deux coureurs se relayant

Le départ des Six Jours de 1905.

Root (à droite, au second rang), remporta la victoire avec Fogler. Avec le même équipier, il gagna encore en 1906. Avec Dorlon, il avait triomphé en 1904.

Miller.

Vainqueur de 1897 et 1898 (course individuelle) et de 1899, avec Waller.

Il est impossible, en France, de se figurer l'engouement de tous les Américains pour la Course de Six Jours, qui se dispute chaque année à Madison-Square. D'un bout de l'année à l'autre, tous les sportsmen s'en occupent et, pendant tout le temps que dure la fameuse épreuve, New-York ne vit plus. C'est une surexcitation de tous les instants. Tout le monde s'occupe des faits et gestes des divers coureurs. Chacun possède ses partisans, les paris les plus importants appuient la chance de tel ou tel; si l'un d'eux abandonne c'est une consternation générale ; si un autre rattrape un tour, les hourahs les plus énergiques sont hurlés dans toutes les avenues. Pendant six jours, le cours des affaires semble arrêté, les gens, même les plus sérieux, ne peuvent traiter quoi que ce soit sans se lancer immédiatement dans de longues discussions sur les performances des coureurs de tête, l'infortune de ceux qui sont

Elkes, mort derrière otocyclette, gagna la course des Six Jours de 1900, en compagnie de Mac Farland.

Leander, mort derrière motocyclettte, vainqueur, en compagnie de Krebs, en 1902.

Deux vainqucurs morts au champ d'honneur.

Stol.
Vainqueur, avec Rutt, des Six Jours de 1907.

tombés ou qui ont perdu des tours, la chance de ceux qui, par un démarrage subit, ont réussi à lâcher le peloton.

Petit-Breton nous expliquera dans le récit qu'il va commencer incessamment dans la *Vie au Grand Air*, « Sur route et sur piste », comment il se fait que les Européens aient eu autant de malchance dans la grande course. Nous nous contenterons, aujourd'hui, de rappeler les divers vainqueurs des Six Jours.

C'est en 1896 que fut courue cette épreuve pour la première fois. A cette époque, elle était individuelle. Gagnée par Teddy Hale (Anglais), cette année-là, avec 3.073 kilom. 806, elle le fut par Miller (Américain), en 1897, avec 3.229 kilom. 865, et en 1898, avec 3.368km. 306. Les accidents, les incidents, les hallucinations, les défaillances montrèrent le peu de sportivité de cette course. Aussi, à partir de 1899, fut-il décidé qu'elle serait disputée par équipes de deux coureurs se relayant.

L'année de la réforme fut marquée par la troisième victoire de Miller, qui, en compagnie de l'Américain Waller, s'adjugea la première place, en même temps que le record, qu'il éleva à 4.397 kilom. 717. Le prodigieux Miller, souvent applaudi en France, réussit donc le triple event, dont deux fois seul.

En 1900, le malheureux Elkes, mort depuis, en Amérique, en courant derrière motocyclette, parvint à se placer premier, en compagnie de l'interminable Mac Farland, avec 4.205 kilomètres.

Ce furent encore des stayers qui gagnèrent de 1901 à 1903 : en 1901, Walthour avec Mac Eachern (4.111 kilom. 439) ; en 1902, Leander, une autre victime de l'entraînement par motocyclette, tué au Parc des Princes, qui couvrit avec Krebs 3.968 kilom. 285 ; enfin, en 1903, Walthour gagne avec Munroe (3.730 kilom. 860).

Puis ce sont les victoires de Root. En 1904, il gagne avec Dorlon couvrant 3.841 kilom. 996, puis, en 1905 et en 1906, avec notre vieille connaissance Fogler. Il y a deux ans, ils parcourent 3.688 kilom. 875, en 1905, 3.638 kilom. 215 seulement.

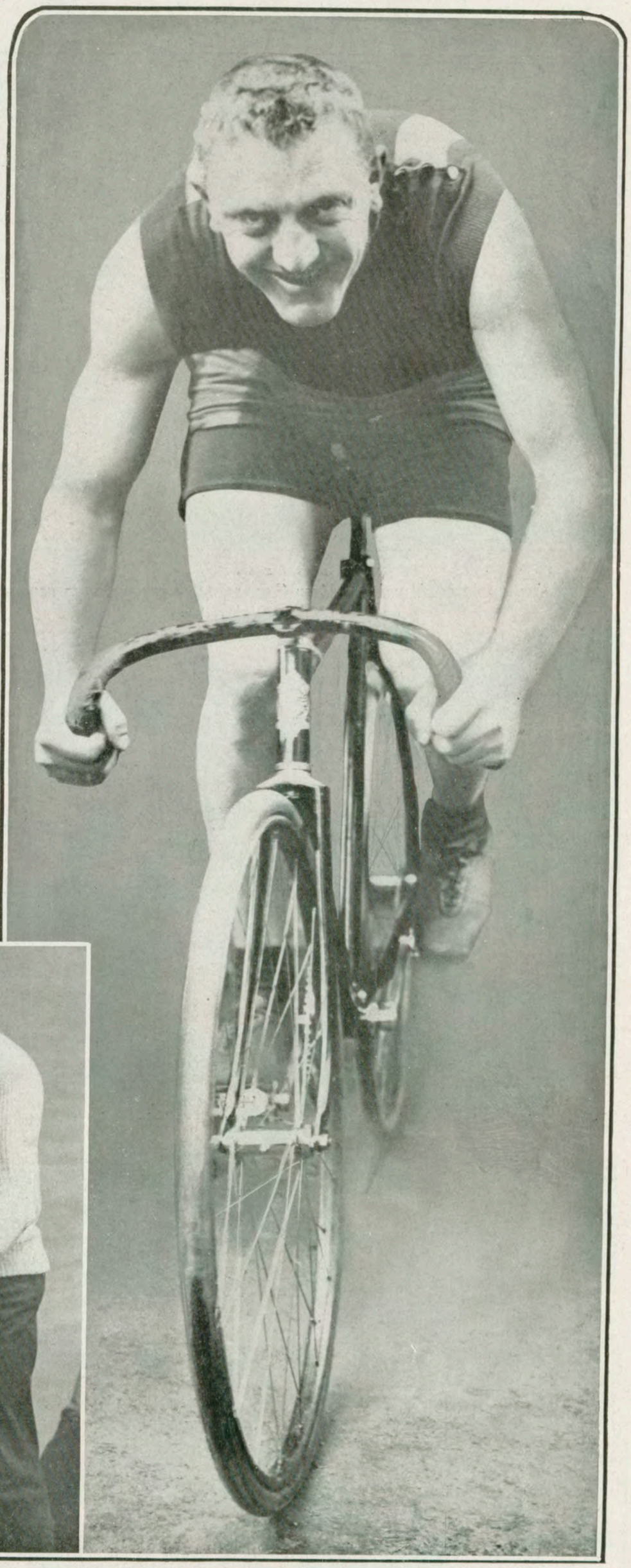
Enfin, 1907 ouvre une nouvelle période et nous prouve que la victoire des Européens n'est pas un mythe. L'Allemand Rutt et le Hollandais Stol, après une course magnifique, gagnent avec 3.791 kilom. 547.

La course de 1908 vient de nous procurer le plaisir d'applaudir au succès très mérité de l'équipe Mac Farland-Moran, qui est parvenue à couvrir 4.404 kilom. 868 (record du monde).

J. ROMANET.

Fogler.
Vainqueur, avec Root, des Six Jours de 1905 et de 1906.

Walthour.
Deux fois vainqueur : en 1901, avec Mac Eachern ; en 1903, avec Munroe.



Rutt.
Avec Stol, constitua la première équipe européenne gagnant les Six Jours de Madison Square (1907).

La Vie au Grand Air

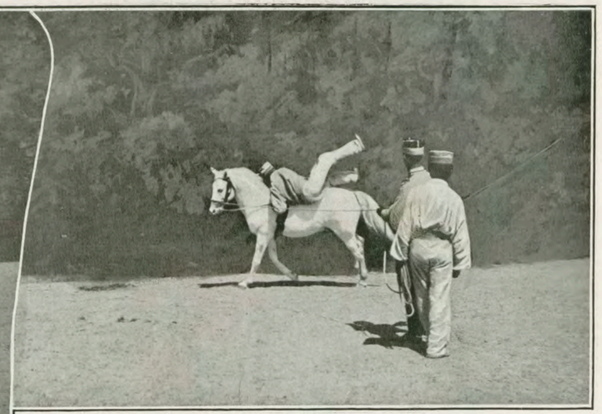
LA VOLTIGE AU RÉGIMENT

par le Lieutenant-Colonel PICARD

De pied ferme.
Le cavalier, après avoir pris un léger élan, saute en croupe pour retomber à califourchon sur le cheval.

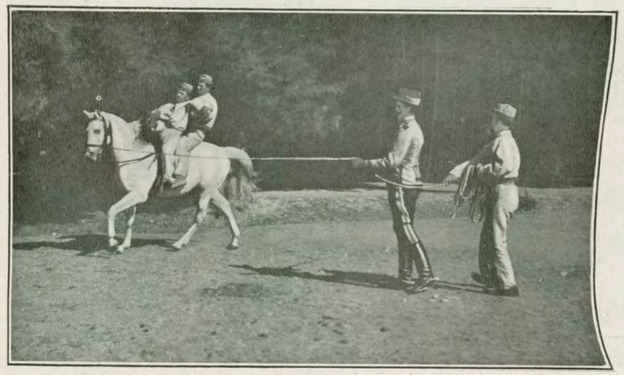
Voltige au galop.
Le cavalier prend sa battue pour sauter sur le cheval qui est lancé au galop.

La descente en voltige.
Le cavalier, sans arrêter son cheval, descend en passant la jambe droite par-dessus l'encolure.



Assis à droite.
Le cavalier lance les deux jambes par-dessus la croupe du cheval et retombe assis à droite.

Le remplacement. — 1er temps.
Le cavalier qui va opérer le remplacement prend le poignet gauche et la ceinture de son camarade.



Le remplacement. — 3e temps
Le cavalier est sur le cheval et son camarade, passant la jambe droite par-dessus l'encolure, va sauter à terre.

Lorsque, dans les cirques, on voit des écuyers faire des prouesses sur leur monture, on ne s'imagine pas que dans tous les régiments, nos cavaliers accomplissent les mêmes exercices qui ont leur utilité en campagne.

La voltige est la gymnastique particulière du cavalier, tendant à le rendre alerte, agile et adroit, à lui donner l'aptitude et l'habileté à sauter vivement à terre ou à cheval pour combattre alternativement à pied ou monté, suivant l'opportunité des circonstances.

Ce n'est pas d'aujourd'hui que date ce double rôle des cavaliers, les Romains y excellaient, mais pas autant que leurs adversaires Numides, qui les vainquirent par leur adresse, leur légèreté et leur merveilleuse habileté à engager le combat et aussi bien à s'y dérober à leur gré.

Certes, la cavalerie a passé depuis les Romains, par des phases de transformation bien diverses. Jadis elle ne songeait qu'à rechercher la cavalerie adverse et le combat à cheval était son unique procédé.

Aujourd'hui, par un assez singulier retour des choses, on revient à la conception des Romains, qui sautaient à terre pour se servir de leurs armes de jet et remontaient aussitôt à cheval pour achever par le choc, le désarroi de la troupe ennemie ou pour se dérober si l'attaque avait échoué, mais pour courir chercher d'autre part une bonne occasion de recommencer.

Voltige de pied ferme.
Le cavalier prend son élan à terre pour se retrouver debout sur la croupe du cheval.

Toute proportion gardée dans la différence d'armement de notre époque, le principe de la tactique de la cavalerie est redevenu le même. Certains en poussent l'exagération jusqu'à vouloir que la cavalerie ne combatte plus qu'à pied et ne se serve de ses chevaux que comme moyen de transport rapide pour gagner une position de combat ou s'en dégager.

Quoi qu'il en soit, le cavalier d'aujourd'hui a deux moyens de combat essentiels : le cheval et le fusil.

Le fusil ne peut être utilisé qu'à pied et sa puissance meurtrière à longue portée permet à la cavalerie d'agir de loin et avec plus d'efficacité que par l'agression à cheval, surtout quand le terrain et les circonstances n'offrent pas de chances heureuses à l'agression.

Mais celle-ci, lorsqu'elle est faite à l'improviste et contre un ennemi déjà ébranlé, produit toujours une impression morale beaucoup plus considérable. Si les sabres ou les lances tuent moins que le fusil, l'irruption soudaine de leur herse de fer tournoyant au-dessus des têtes, l'effroi des hordes de chevaux lancées à toute bride provoque plus vite la débandade que les balles invisibles qui frappent sans bruit.

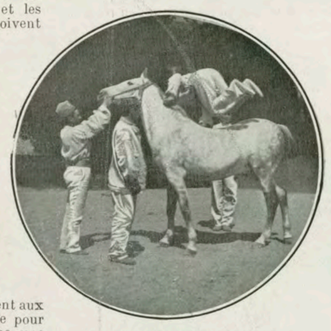
D'ailleurs, une troupe pénétrée par une charge de cavalerie ou seulement menacée par elle, est une troupe momentanément au moins désarmée et ce souffle de cavaliers qui éteint le feu sur un point du champ de bataille procure toujours un moment de répit qui permet soit de sortir d'une situation difficile, soit de brusquer une solution tenue en échec.

Au contraire, elle s'avance résolument à l'attaque du mamelon. Ils sont trop pour accepter la lutte. A cheval! Au galop! pour se dérober et faire subitement le vide avant qu'elle ait atteint le sommet où son effort demeurera vain.

Mais un détachement de cavalerie ennemi s'est élancé à votre poursuite Ralliement! Sabre au clair et chargez!

Une mêlée s'engage. Les armes s'entrechoquent. Ce sont les moins agiles et les moins adroits qui reçoivent les coups.

Le tourbillon se dissipe après avoir couché à terre des hommes et des chevaux. Parmi les épaves et la tourmente, des chevaux sans cavaliers errent en flairant le sol, en hennissant aux appels de trompette. Un homme se relève, puis d'autres, secouent leurs membres endoloris. Et ce sont encore les plus agiles qui se tirent d'affaire. Ils courent au premier cheval qui passe à leur portée et, malgré sa course affolée, le saisissent aux crins et sautent en selle pour rejoindre les amis avec une monture de l'adversaire.



Franchir le cheval.
De pied ferme, le cavalier franchit le cheval en s'aidant seulement de la main gauche.

Un officier du premier empire racontait qu'il n'avait pas de chance parce que dans chaque bataille il avait eu un ou deux chevaux tués sous lui. Il ne disait pas qu'il s'était toujours enfoncé au plus fort du combat. Mais on savait aussi qu'il était toujours revenu sur un cheval ennemi.

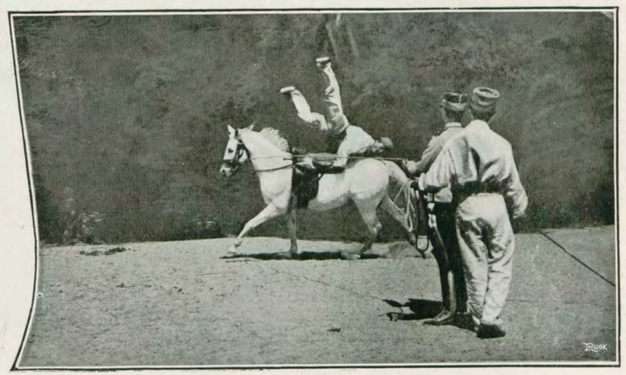
Un jeune colonel écrivait à sa femme : mon régiment a de mauvais chevaux, mes gaillards en changeront dans la mêlée.

Et combien d'exemples de l'utilité de la voltige pour le cavalier qu'un faux pas, un choc, une blessure, peuvent démonter.

Aussi, quand pour couronnement de l'instruction de la voltige, les régiments de cavalerie donnent une de ces fêtes équestres où l'on voit des cavaliers en tenue de campagne, avec toutes leurs armes, sauter légèrement en selle sur des chevaux harnachés en guerre lancés au galop, puis sauter à terre pour ramasser une arme après l'avoir disputée ou pour relever un blessé et l'emporter en croupe, etc., nous n'avons point l'impression d'une fiction théâtrale, mais bien l'émotion d'un épisode de guerre vécu sous nos yeux.

LIEUTENANT-COLONEL PICARD.

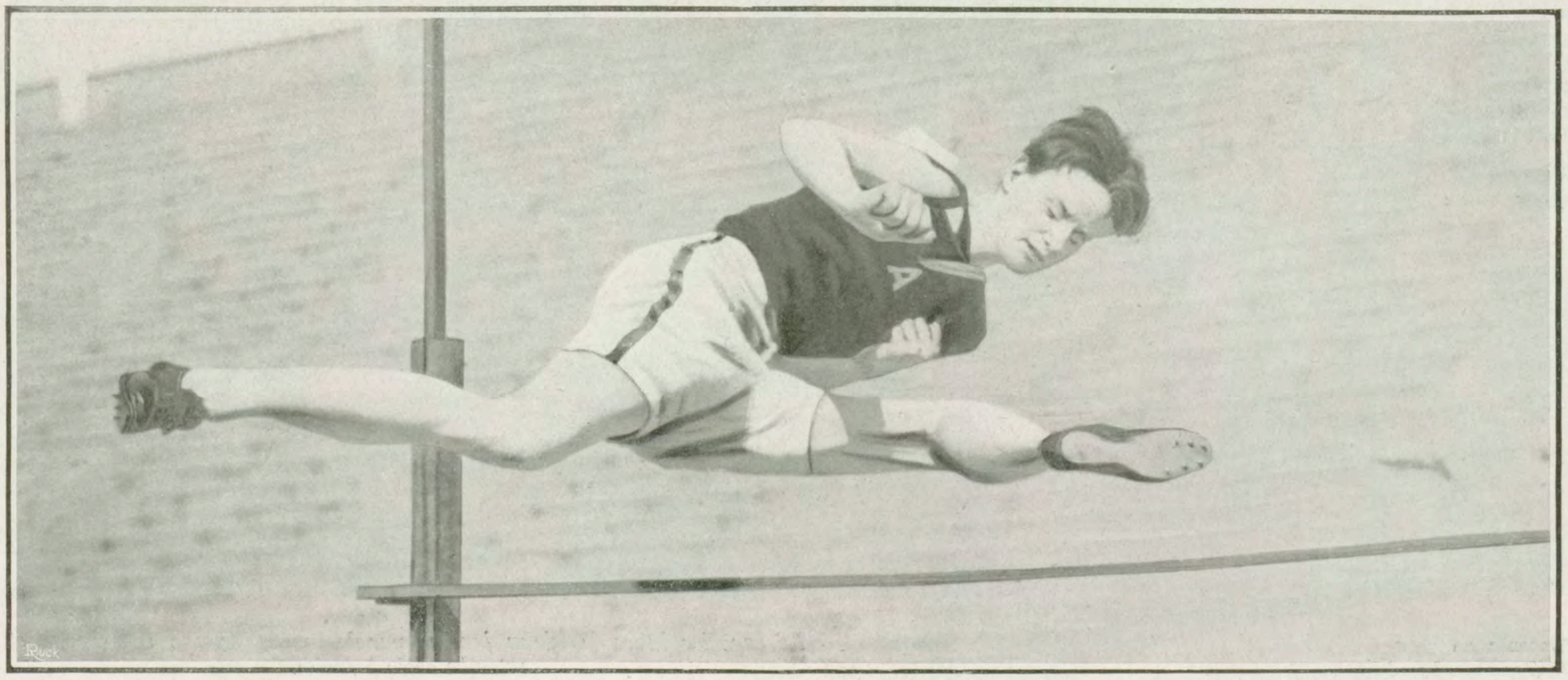
Le remplacement. — 2e temps
Le cavalier prend son élan et saute d'un mouvement brusque sur le cheval pour se trouver à califourchon derrière son camarade.



Les ciseaux.
Faisant face en arrière, le cavalier après s'être enlevé sur les poignets pivote et retombe faisant face en avant.

L'EFFORT, RAISON D'ÊTRE DU SPORT

Ce que les athlètes pensent de l'effort — Interwiews de Théry, de Petit-Breton, de Paul Pons, de Marc Gaucher, de Ragueneau, d'Edmond Filliâtre



L'effort du sauteur.

C'est dans le saut que l'athlète fait travailler ses muscles avec le plus de violence relativement à la durée du mouvement. La jambe gauche s'étend brusquement, les mains se crispent, tout le corps se tend pour se rapprocher de l'horizontale. L'athlète que nous représentons dans cette photographie est le neveu du président Roosevelt.

JE VEUX ! telle est la phrase impérieuse qui ne cesse de bourdonner aux oreilles de tout homme qui pratique un sport. Elle montre toute la beauté des exercices physiques, sources d'énergie, qui font de l'athlète un être qui peut, sans crainte, affronter toutes les difficultés de la vie et qui ne se laissera jamais anéantir par une déception ou une infortune. Cet acte de volition se manifeste par l'effort. L'effort, raison d'être non-seulement du sport, mais de l'existence humaine, sans lequel on ne peut prétendre à rien, prouve combien sont ignares et rétrogrades ceux qui ne professent pas une admiration légitime pour tous les exercices sportifs.

Mais comment et quand se manifeste l'effort ? Voilà ce qu'il était intéressant de demander aux champions.

« L'effort demandant à lui seul toute l'éducation sportive, nous a dit Théry, le fameux roi du volant, la prudence, l'audace, la rapidité de conception et la force physique pure, c'est le travail fourni par un conducteur de voiture automobile en course. La figure du coureur, tannée, ridée, grimaçante, semble au public celle d'un démon précipité vers d'indicibles abîmes. Dominant le ronflement du moteur, dans le vent, l'homme crie un ordre au mécanicien. Une seule main sur le volant, il enfonce de l'autre le piston d'un graisseur et regarde droit devant lui, cherchant à s'engouffrer dans le nuage de poussière du concurrent qui le précède. Et cette suite d'efforts qui commence au moment du départ pour prendre fin à l'arrivée est interrompue par les arrêts au ravitaillement ou par les pannes qui tendent les nerfs du coureur à les faire éclater. C'est aussi l'effort de sa voiture qu'il faut considérer, et il n'est pas toujours aisé de lui faire comprendre ce qu'on réclame d'elle. »

« L'effort, m'a répondu Petit-Breton, le héros du Tour de France, je le fournissais lorsque j'étais lâché et que je voulais recoller au peloton ou que

L'effort du chauffeur.

Le chauffeur Barney Oldfield montre bien sur ce portrait, la crispation des muscles du visage de l'automobiliste poursuivant celui qui le précède.

L'effort du cycliste.

Peu de coureurs cyclistes manifestaient sur leur visage les stigmates de l'effort autant que Jacquelin au moment de son fameux démarrage.

Le footballeur.
Grimaces du joueur qui parvient à saisir le ballon.

Les trois milles.
Deakin, à l'arrivée d'une course de trois milles.

Le 1.500 mètres.
Trulo, terminant une épreuve de 1.500 mètres.

Le 400 mètres haies.
L'effort de Hilman, sautant dans un 400 mètres haies.

je m'échappais pour laisser mes adversaires sur place. C'était alors une contraction de tous les muscles qui ne retirait rien cependant de ma souplesse, et je me criais intérieurement : « Va ! va ! il faut que tu gagnes ; si tu le veux, tu triompheras ! » Telle est la seule pensée, d'ailleurs, que j'aie jamais eue au moment de l'effort. Certains coureurs vous diront qu'ils songent à ceci, à cela ; quelques-uns, même, vous assureront qu'ils font de la poésie. N'en croyez rien : on ne pense qu'à une chose : terminer la course en se classant le mieux possible. Au cours d'une seule épreuve, j'avais une idée dans la tête pendant l'effort : c'est pendant le dernier Tour de France où mes idées s'élançaient vers ma fiancée. Je réfléchissais à mon bonheur actuel. »

La lutte et la boxe sont, selon Paul Pons, les deux sports où le courage de l'athlète est mis le plus durement à l'épreuve. « Le coureur à pied, le rowing-man font appel à leur énergie pour écarter la défaillance qui les guette. Le lutteur et le boxeur subissent la même influence, mais leur situation physique est tout autre : l'adversaire précipite les solutions en distribuant la mauvaise souffrance qui tend à augmenter le désarroi dans l'esprit de celui qui est obligé de l'endurer. La lutte est, à ce point de vue, une belle école d'énergie, et, si d'un pleutre elle ne fait pas un homme brave, elle développe le courage chez les individus qui en ont en eux le germe. »

La réponse de Marc Gaucher est semblable : « Il faut non-seulement fournir un effort personnel pour vaincre la défaillance, mais recourir à son énergie pour la provoquer chez l'adversaire et annihiler son effort à lui. Ma seule pensée, quand je combats et que j'encaisse, est celle-ci : « Frappe, frappe, mais qu'est-ce que tu vas prendre, tout « à l'heure! » Et c'est alors une contraction de tous les muscles pour triompher et se défaire du boxeur qui vous est opposé. »

« L'effort, nous a expliqué Ragueneau, je le fournissais seulement au moment de l'emballage final. Jusqu'à ce moment, j'allais toujours de mon allure libre et, quand je le pouvais, facile. Mes muscles se mettaient peu à peu en action, je les laissais fonctionner sans leur demander un travail considérable. Ils rendaient bien, je ne leur demandais pas davantage. A peine leur imposais-je un léger surcroît de travail quand je voyais un adversaire tenter de me passer. Deux ou trois foulées et je reprenais mon style primitif.

« Mais l'effort je ne le donnais qu'à quelque cent mètres de l'arrivée, lorsqu'il me fallait rejoindre le leader, c'était alors le moment angoissant de l'épreuve. Mètre par mètre, foulée par foulée, il faut regagner le terrain perdu, mais votre adversaire sait que vous le talonnez ; lui aussi, va fournir son effort ; vous voyez alors la distance péniblement gagnée s'espacer davantage. Vous recourez encore à une nouvelle dose d'énergie, vous donnez tout ce que vous pouvez, vous reprenez l'avantage. Plus que dix mètres, vous entendez le bruit des talons de votre adversaire ; plus que cinq mètres, il souffle, il est à bout, il ne tiendra pas à la lutte ; plus qu'un mètre, vous vous écartez pour le passer, vous êtes sur lui, le coude à coude, la lutte, il ne répond pas, vous passez ; puis c'est la ligne d'arrivée que vous franchissez dans une dernière détente et qui vous vaut la victoire. C'est alors que vous êtes récompensé de votre effort. »

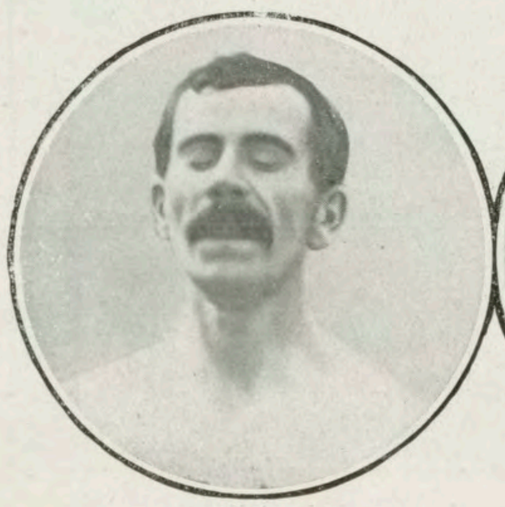
L'ancien champion Edmond Filliâtre, vainqueur du Marathon amateurs en 1901, détenteur du record de France de l'heure en 1901, déclare qu'il n'a jamais su ce qu'était l'effort qui contracte les muscles du visage en lui donnant un aspect simiesque :

« Dans les courses à pied, il n'y a pas d'effort subit à donner, il faut suivre le train de la façon la plus souple possible et ne pas chercher à faire d'excentricités. Style aisé, c'est tout, pas d'effort. Si vous en fournissiez, vous ne pourriez persévérer et seriez forcé d'abandonner. Quant à l'arrivée, il est rare que sur 40 kilomètres vous ayez à lutter avec un adversaire. »

Telles sont les opinions émises par les champions des sports les plus divers. Elles nous montrent une fois de plus que, malgré le travail demandé, l'effort se manifeste toujours de la même manière, quel que soit l'exercice pratiqué. La science permet aujourd'hui, d'ailleurs, de calculer, de mesurer, d'apprécier l'effort sportif, dont la photographie instantanée nous montre l'aspect exact, si pittoresque et si étrange

JACQUES MORTANE.

L'effort au tennis.
Un autre neveu du président Roosevelt, au moment où il rattrape une balle de tennis.



Larner.
Le recordman du monde de marche, terminant une course de 10 milles.

Rose.
Le recordman du monde Rose, lançant le poids.

Flanagan.
Le recordman du monde Flanagan, lançant le marteau.

Tison.
Le recordman de France Tison, lançant le poids.

LA CLOTURE DE LA SAISON

La clôture de la saison d'obstacles dans la région parisienne, ne laisse pas grand répit aux concurrents qui vont pour la plupart, aller à Pau, Marseille et Nice

Le Prix Vanille (haies, 2.800 mètres, 15.000 francs.)

Ce n'est qu'après la dernière haie que Souvigny, troisième du Grand Prix, prenait l'avantage et l'emportait de 3 longueurs sur Mirage II et Saint Caradec, dead-heat.

CETTE fois, c'est bien fini ! les courses d'obstacles sont terminées, du moins en ce qui concerne la région parisienne. Car elles recommencent à Pau dès dimanche prochain, tandis qu'à Vincennes le trotting a déjà repris la suite, pour continuer sans interruption jusqu'à la réouverture d'Auteuil. Et cependant, il paraît que cela ne suffit pas encore, puisque les propriétaires d'obstacles viennent de signer une pétition demandant la continuation des réunions parisiennes jusqu'au 31 décembre. Les malheureux ! sans voir plus loin que les billets de mille que pourraient glaner leurs représentants, ils ne s'aperçoivent pas qu'un tel régime ferait sombrer la fin de la saison dans l'insuccès le plus complet. L'exemple de cette année est suffisamment instructif ; malgré l'adjonction des journées supplémentaires, qui, prenant la place des réunions annulées, ont permis le renouvellement des engagements, l'uniformité et la pauvreté des lots est ressortie d'une façon manifeste. L'on arrive forcément à se fatiguer de voir s'entrebattre dans le réclamer. Ludivine, Magot, Nacarat ; dans l'épreuve pour chevaux âgés, Lutteur III le Vexin et Fer. Chez les trois ans, Bathilde II bat Jumelle, puis Jumelle devance Bathilde II et Rouvrou, jusqu'à ce que Bathilde II triomphe de Rouvrou et de Jumelle ; enfin, dans le handicap, Mon Pays, qui a battu par trois longueurs Kalisz, lequel a devancé Lauzuna de trois longueurs, est perdu dans le lointain à 30 longueurs derrière cette même Lauzuna. De semblables interversions de forme sont le résultat de la fréquence des réunions et des fatigues répétées imposées aux concurrents.

Certes, pour les propriétaires, le rêve serait de voir, à la dernière journée, le Prix de consolation se réduire à un walk-over pour le malheureux candidat qui n'aurait pas gagné dans l'année. Cela ne ferait l'affaire ni du public, ni des Sociétés ; et je crois que l'amélioration de la race n'en retirerait pas un grand bénéfice.

Maintenant, à l'année prochaine, et souhaitons de voir dans la plupart des circonstances, des lots plus relevés et des chevaux moins fatigués par les exigences de leurs propriétaires Cet espoir sera-t-il réalisé ? J'en doute.

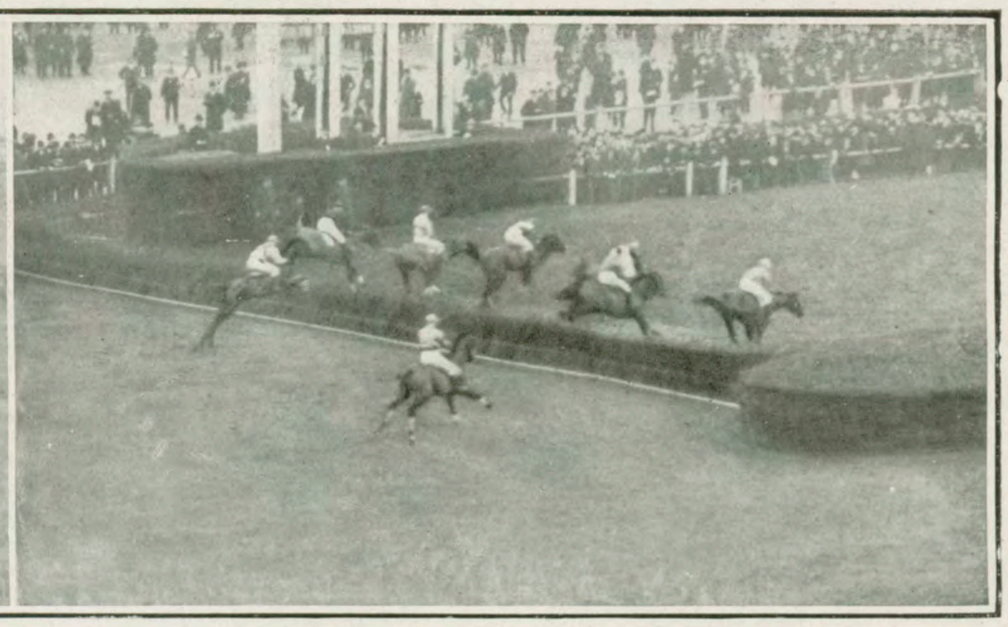
RENÉ RIONDET.

Avant le Prix Vanille.

Les concurrents du Prix Vanille dans le paddock vont se rendre au départ.

L'arrivée du Prix Maubourguet (steeple, 3.500 mètres, 15.000 francs.)

Bathilde II prenait l'avantage sur le plat et l'emportait d'une longueur et demie sur Rouvrou, second, et Jumelle, troisième.



Le Prix Maubourguet. Le saut de la rivière.

Bathilde II, Rouvrou, Satinette et Reporter se sont élancés en tête. Au brook, Rouvrou et Jumelle menaient devant Bathilde II.

LES JOCKEYS DE PLAT

Par BOIARD

On ne peut parler de la statistique des jockeys gagnants de courses plates, sans débuter par le panégyrique de G. Stern, qui, pour la septième fois, occupe le premier rang de la liste

La statistique des jockeys gagnants de courses plates nous montre encore Stern figurant, pour la septième fois, en tête de ses camarades, et distançant ses suivants immédiats par une marge de 58 victoires. C'est ce qui s'appelle gagner dans un fauteuil. Cette performance est d'autant plus remarquable que, depuis quelque temps déjà, Stern ne peut monter au-dessous d'un poids assez élevé, ce qui réduit ses occasions de vaincre ; il se rattrappe, d'ailleurs, en allant glaner des lauriers en Belgique pour occuper ses loisirs. Le tableau publié ci-dessous représente, en quelque sorte, un résumé de sa carrière ; celle-ci, malgré son éclat, n'est pas sans précédents : avant lui, le célèbre Fred Archer a occupé la première place sur le palmarès des jockeys d'Angleterre pendant treize années consécutives, de 1874 à 1886.

Pour la seconde place, deux excellents jockeys font dead heat, avec 84 victoires : Ch. Hobbs et Ch. Childs. Sans vouloir rabaisser leur

Année	Jockeys	Victoires	Annee	Jockeys	Victoires	Année	Jockeys	Victoires	Année	Jockeys	Victoires	Année	Jockeys	Victoires	Année	Jockeys	Victoires
1898	Dodd	84	1899	Dodd	102	1900	G Stern	91	1901	G. Stern	110	1902	J. Reiff	116	1903	J Ransch	90
	T. Lane	70		E. Watkins	83		Dodd	63		Rigby	91		Milton Henry	97		G. Stern	62
	E. Watkins	61		T Lane	61		Bridgeland	52		Bridgeland	65		G. Stern	90		Thompson	61
	(G Stern)	4		(G. Stern)	33											O'Connor	61

Année	Jockeys	Victoires	Année	Jockeys	Victoire	Année	Jockeys	Victoires	Année	Jockeys	Victoires	Année	Jockeys	Victoires
1904	G. Stern	138	1905	G. Stern	138	1906	G. Stern	126	1907	G. Stern	126	1908	G. Stern	142
	Bellhouse	91		J. Ransch	103		Bellhouse	84		Bellhouse	81		Ch. Hobbs	84
	J. Ransch	72		O'Connor	68		J. Ransch	74		Ch Childs	62		Ch. Childs	84

Tableau des Jockeys gagnants depuis 1898.

Sur ce tableau nous avons donné les trois jockeys arrivant en tête de chaque année depuis 1898. Nous y avons ajouté G. Stern depuis l'année de ses débuts.

mérite, que je suis le premier à savoir apprécier, il faut cependant reconnaître qu'ils ont de la chance, car ils auraient pu être menacés très sérieusement par Barat et Bellhouse, qui comptent respectivement 82 et 79 victoires, si le premier n'avait été éliminé de la lutte un mois avant la clôture par une mise à pied purement disciplinaire, et si le second n'avait pas été immobilisé pendant plusieurs semaines par une opération chirurgicale. Vient ensuite la révélation de l'année, J. Childs, qui, de 7 et 9 victoires en 1906 et en 1907, passe, cette année, à 74 ; plein de tact pendant le parcours et d'ardeur dans la lutte, cet excellent jockey a fait preuve de qualités remarquables, qui, maintenant mises en relief, lui assureront probablement l'an prochain un rôle encore plus important.

Enfin, à côté des vétérans dont la carrière est soumise à des fluctuations plus ou moins variées, nous avons, grâce à la sage réglementation des apprentis, tout le bataillon des jeunes : les uns progressent normalement, comme J. Jennings. G. Clout, Ch. Bartholomew, A.-C. Taylor et Thibault ; les autres viennent à peine de débuter, et se lancent déjà à la poursuite de leurs aînés ; ce sont : Davis (44 victoires), Berteaux (19 victoires), Ryan et Curry (15 victoires), Sharpe (7 victoires).

Mais à côté des premiers ténors, à côté des apprentis, il convient aussi de parler des vieilles gloires, qui semblent légèrement ternies, cette année : tels sont Milton Henry, huitième, avec 55 victoires, Ransh avec 23, et Nash Turner, avec 15.

BOÏARD.

Statistique des jockeys gagnants en plat pendant 1908.

Une fois de plus, G. Stern arrive en tête, avec 142 victoires sur 556 montes totales. Ch. Hobbs le suit, avec 84 victoires sur 503 courses, puis Ch. Childs : 84 victoires sur 635 courses ; Barat : 82 victoires sur 429 courses ; Bellhouse : 79 victoires sur 362 courses ; J. Childs, vainqueur du Grand Prix : 74 victoires sur 448 courses ; G. Bartholomew : 68 victoires sur 436 courses, et enfin Milton Henry : 55 vict. sur 433 montes.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE | CYCLISME | RÉSULTATS TECHNIQUES | ATHLÉTISME | HIPPISME

M. Klobukowski, gouverneur général de l'Indo-Chine, arrivant à Haïphong et montant dans son automobile.

LE DERNIER SALON

Le XIe Salon serait-il le dernier Salon de l'Automobile? Peut-être. Tout au moins sera-t-il certainement le dernier qui affectera cette forme de solennité mondaine sous laquelle nous le connaissons depuis des années, depuis, on pourrait dire, sa fondation. Le prestigieux metteur en scène qu'est M. Rives nous avait accoutumés à faire, chaque année, de plus en plus fort. Tous les ans, l'océan de lumières s'étendait; ses vagues déferlaient jusqu'au sommet de la grande rotonde et, brisant les murs du Grand Palais, trop étroit, débordaient sur les Invalides et envahissaient les Champs-Elysées. C'était l'époque où l'Exposition automobile était une des cinq ou six grandes solennités mondaines auxquelles il était de bon goût de se faire voir, comme au vernissage des Salons ou à une première des Français. L'industrie nouvelle a profité d'une façon indéniable de cet engouement. C'était l'époque où il y avait une prévention contre l'automobile. Il s'agissait d'y amener la clientèle riche, de lui faire abandonner le huit-ressorts pour la limousine. Le Salon mondain rendit, à ce point de vue, d'inappréciables services à la cause.

La foule vint vers les lumières comme l'alouette vers le miroir, aussi le commissaire général augmenta-t-il tous les ans le nombre de ses lampes. L'an dernier, la Décennale fut l'apothéose. Mais les exposants commencent à trouver que cela leur coûte trop cher. Aussi, réagissent-ils contre la dépense, mais il semble qu'ils aient dépassé la mesure et que, par crainte du Salon trop cher, nous n'ayons pas de Salon du tout.

Les grandes maisons ont mené la campagne de l'abstention et les petites seront bien obligés de les suivre. L'idée d'un Salon démocratique, par contre, commence à se faire jour pour 1910; on parle de le faire à la Galerie des Machines, qui, d'ici là, sera transportée à Issy-les-Moulineaux.

Il est certain que ce sera moins mondain qu'au Grand Palais. Mais qui ira aux Moulineaux? A moins que d'ici là les aéroplanes ne soient entrés dans la pratique et que l'on puisse mettre à la disposition des visiteurs un service d'omnibus bi-plans de l'Opéra à la porte d'Issy.

MARCEL VIOLLETTE.

Les vans automobiles rendent les plus grands services, en évitant les transports par voie ferrée et sur de petites distances.

Parmi les nouveaux coureurs cyclistes arrivés au commencement de la saison figure le Suédois Campe.

LES SIX JOURS A PARIS

Pourquoi les Six Jours de Madison-Square, qui remportent, chaque année, un si grand succès de curiosité... et d'argent à New-York, n'ont-ils jamais encore tenté les impresarii français? Pourquoi? Telle est la question que se posent sans cesse les sportsmen, qui seraient heureux d'aller applaudir aux efforts fournis par les courageux concurrents.

Nous ne pouvons répondre de façon catégorique. Il est bien certain que la foule envahirait durant les six jours et les six nuits l'établissement où serait donné pareil spectacle. Il ne nous intéresserait point seulement parce qu'il serait passionnant au même titre que les Six Days de Madison, mais encore parce qu'il serait le premier de ce genre offert aux Parisiens. Il faudrait établir une piste exiguë comme celle de Madison-Square, et je crois que l'Hippodrome serait l'endroit rêvé pour semblable exhibition. Les concurrents devraient être choisis parmi les meilleurs Américains et les Européens les plus aptes à pareille prouesse. Des hommes comme Rutt-Stol, Georget-Dupré, Root-Walthour, etc... attireraient un public sans cesse grandissant. Ce serait, en somme, la revanche de la course de New-York, et je ne crois pas être un prophète bien extraordinaire en lui prédisant le plus grand succès. Mais en France on craint d'aventurer de l'argent dans des affaires aussi sûres comme résultat. Cependant on se plaint de tous côtés du peu de beaux spectacles sportifs. Et pourtant, « qui ne risque rien n'a rien ».

J. M.

ATHLÉTISME

Dimanche 6 décembre.

Colombes. — Le Sporting Club Universitaire de France bat les London Devonians, par 6 points a 5 points.

CYCLISME

Dimanche 6 décembre.

Prix Ludovic Morin. — 1. Hourlier; 2. Bader; 3. Rettich.

Match Poursuite. — 1. Marcel Berthet; 2. Verlinden.

Prix Paul Dangla. — 1. Nat Butler; 2. Guignard, à 6 tours; 3. Sérès, à 6 tours et 200 mètres.

HIPPISME

Dimanche 6 décembre.

Auteuil. — *Prix La Haye-Jousselin* (40.000 francs, 5.500 mètres): 1. Pharaon, à M. Veil-Picard (Parfrement); 2. Le Vexin; 3. Lutteur III. (6 partants)

Prix de Normandie (10.000 francs, 3.100 mètres): 1. Charmoy, à M. Veil-Picard (Parfrement); 2. Capiello; 3. Rouvrou. (8 partants.)

Lundi 7 Décembre.

Saint-Ouen. — *Prix Winnipeg* (10.000 francs, 4.100 mètres): 1. La Peri, à M. Gaston Dreyfus (R. Sauval); 2. Rolle; 3. Mimulus. (11 part.)

Prix de la Deule (4.000 francs, 3.300 mètres): 1. Olivette, au marquis de Montesquiou-Fezensac (Bergès); 2. Cayroulet; 3. Iaxarte. (6 partants.)

Mercredi 9 Décembre.

Saint-Ouen. — *Prix Vimard* (10.000 francs, 3.700 mètres): 1. Kalizs, à M. Maurice Caillault (Heath); 2. Sylvaire; 3 Chanoine. (7 partants)

Jeudi 10 Décembre.

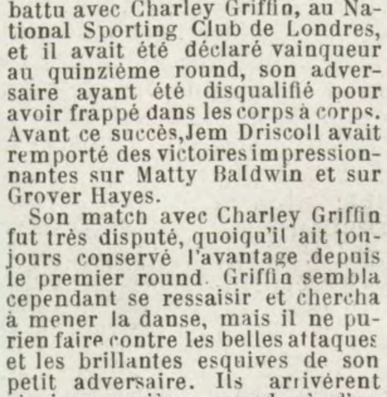
Auteuil. — *Prix Barque* (5.000 francs, 3.500 mètres): 1. La Péri, à M. Gaston (R. Sauval); 2. Le Niémen; 3. Mademoiselle Boniface. (8 partants.)

Prix Violon II (10.000 francs, 4.500 mètres): 1. Lutteur III, à M. James Hennessy (G. Parfrement); 2. Colo; 3. Pachico. (4 part.)

BIBLIOGRAPHIE

Au fil du vent, par FRANÇOIS PEYREY. (Couverture en trois couleurs, de Mich; preface du comte Henri de La Vaulx).

Notre distingué collaborateur s'est proposé de faire connaître l'histoire de l'aérostation, sa pratique, ses gloires et ses charmes; il y a admirablement réussi, avec la triple autorité de l'aéronaute, de l'érudit et de l'artiste. Tout cela est exposé avec une méthode claire et précise, chaque chapitre épuisant son sujet; la langue est chaude, colorée, vibrante; l'on sent, derrière l'écrivain, l'aéronaute passionné et compétent.



En Italie, le titre de champion de boxe amateurs pour la Toscane est revenu, cette année, à Gino Giannoni.

LES ANGLAIS EN AMÉRIQUE

Un beau combat de boxe vient de se disputer à Boston. Cette rencontre de deux célèbres featerwrights mettait aux prises, le petit Anglais Jem Driscoll et le champion de la Nouvelle-Zélande, Charley Griffin. Jaloux des lauriers récoltés par Freddie Welsh de l'autre côté de l'Atlantique, Jem Driscoll est allé, lui aussi, prouver qu'il était de taille à triompher des meilleurs Américains; une fois de plus, nous avons donc a enregistrer la victoire d'un poids extra-léger anglais.

Jem Driscoll avait déjà combattu avec Charley Griffin, au National Sporting Club de Londres, et il avait été déclaré vainqueur au quinzième round, son adversaire ayant été disqualifié pour avoir frappé dans les corps à corps. Avant ce succès, Jem Driscoll avait remporté des victoires impressionnantes sur Matty Baldwin et sur Grover Hayes.

Son match avec Charley Griffin fut très disputé, quoiqu'il ait toujours conservé l'avantage depuis le premier round. Griffin sembla cependant se ressaisir et chercha à mener la danse, mais il ne put rien faire contre les belles attaques et les brillantes esquives de son petit adversaire. Ils arrivèrent ainsi au onzième round, où, d'un splendide crochet à la mâchoire, Jem Driscoll réussit à abattre Charley Griffin, knock-out. Le succès de l'Anglais fut extraordinaire: tous ses compatriotes avaient bon espoir dans sa victoire, mais ne prévoyaient pas un succès aussi complet. Charley Griffin est un des meilleurs poids extra-légers d'Amérique.

JACQUES MORTANE.

M. Thiébault, propriétaire, causant avec le jockey. H. Holt et lui donnant ses instructions avant la course.

LES CROSS-COUNTRY

L'élevage du demi-sang n'a pas donné, jusqu'à ce jour, les résultats qu'on pouvait en attendre. L'éleveur travaillait cependant, mais sans aucun encouragement. La société des Steeple-Chases s'est aperçue du péril qui menaçait l'élevage du cheval de selle de demi-sang. Aussi a-t-elle créé pour remédier à cet état de choses qui pouvait avoir des résultats très funestes, les cross-country. Dans ces épreuves les éleveurs des chevaux gagnants reçoivent des allocations diverses, qui augmentent ainsi les prix de vente.

Ces parcours présentent une certaine analogie avec ceux des Steeple-chases. Ils en diffèrent par la distance et la diversité des obstacles. Tous les obstacles qu'on y trouve sont ceux qu'on rencontre dans les chasses à courre. Haies, barrières de clôtures, murs, douves, passages de routes, buttes, contre-hauts et contre-bas, en un mot tous les obstacles qui exigent du cheval des qualités sérieuses de franchise et d'endurance, spéciales à la race des demi-sang.

Les cross-country devaient trouver bon accueil dans l'armée, parce qu'ils ne devenaient, en somme, qu'une simple application du dressage du cheval d'armes. Je n'exagère même pas en disant que la préparation pour ce genre d'épreuve n'existe pas, la question dressage mise à part. Tout cheval prêt pour une reconnaissance l'est aussi pour un cross-country.

Pour l'élément civil, les cross sont plus difficiles à organiser. Ils peuvent remporter de gros succès dans certains centres où l'élevage est plus développé, ou encore dans les centres de chasse à courre. Cependant dans peu de temps, et alors que la race du demi-sang suffisamment encouragée, se sera encore développée, nous pourrons juger des résultats. D'un autre côté, les gentlemen qui auront eu le temps de se perfectionner dans ce genre d'équitation bien spéciale, enverront des engagements nombreux, tout cela à l'avantage des éleveurs.

La race du demi-sang mérite qu'on s'intéresse à elle. L'étranger, jusqu'à présent, en a tiré un meilleur parti que nous, aussi nous ne pouvons que remercier la Société des steeple chases et la féliciter de son heureuse initiative.

M. DE BLESSON.

UN CURIEUX INSTANTANÉ

Chaque annee, en Angleterre, le steeple-chase des novices provoque des chutes curieuses. L'objectif du photographe a saisi celle du Jockey Anthony, sur Pressman, au moment où, décollé par la réaction du saut, il est définitivement jeté à terre, à la première battue de galop.

L'étalon Adam, par Flying Fox et Amie, a été vendu pour la somme de 290.000 francs, à M. le baron Uchtvitz.

LES BOXEURS NOUVEAUX

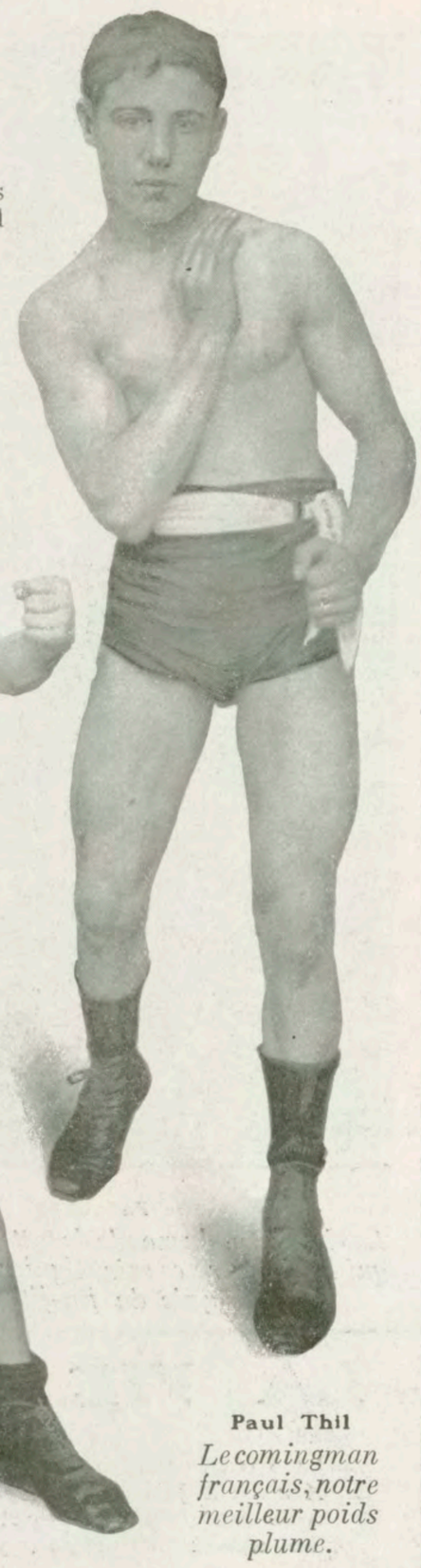
Les championnats de novices ont permis de mettre en lumière plusieurs hommes de valeur — La nouvelle génération de boxeurs semble devoir fournir des pugilistes qui pourront mettre en échec les meilleurs athlètes anglais

Lorsque commençaient à se disputer les championnats de novices, les spectateurs se rendaient dans les réunions de boxe pour s'amuser et rire en assistant aux contorsions souvent ridicules de ces pugilistes en herbe. Tel était le côté gai, le côté spectacle. On semblait peu se soucier du côté sportif, qui, pourtant, était le plus intéressant. En imitant le Wonderland de Londres, pépinière de champions, les directeurs parisiens rendirent un énorme service au noble sport de self-defence. Ce n'était que de cette façon que nous pouvions obtenir une pléïade importante de combattants. Il ne fallait pas se contenter des jeunes gens qui fréquentent les salles de boxe et qui se destinaient à la carrière du ring. Ils étaient trop peu. Il était donc de première nécessité de créer un mouvement en faveur de la boxe et d'obliger les apprentis à tenter fortune dans le nouveau métier qui leur était offert.

Le résultat ne s'est pas fait attendre. Tandis que certains pouvaient se rendre compte immédiatement qu'ils n'arriveraient jamais à rien dans ce sport, d'autres faisaient preuve, dans leur ignorance complète de la boxe, de sérieuses qualités. Des professeurs les distinguèrent, leur donnèrent des leçons et leur apprirent les principes de la méthode anglaise.

C'est ainsi que, sans ces championnats de novices notre nouvelle génération de boxeurs ne se serait certainement pas enrichie d'hommes d'avenir comme Paul Thil, Hogan, Meunier, Perroud, Legrand, Battling Lacroix, etc.

De tous, Paul Thil semble le meilleur. C'est un élégant et scientifique petit fighter de 16 ans, qui pèse 50 kilos. Il ne s'est adonné au noble sport que depuis dix mois. Il est l'exemple frappant de ce que peuvent l'énergie et le courage bien dirigés. Lorsqu'on voit combattre le petit Thil, on est convaincu que c'est un vétéran du pugilisme. Il en connaît les finesses, les roueries; il possède un sang-froid imperturbable. Jusqu'ici on ne l'a vu aux prises qu'avec des Français, mais ses victoires ont été si belles, si rapides qu'il est permis d'espérer qu'il se débarrasserait aisément des boxeurs anglais de sa catégorie et qu'il ferait bonne contenance devant les pugilistes américains. Mais les impresarii n'ont pas encore eu l'idée de nous faire assister à une aussi belle rencontre.



Paul Thil
Le comingman français, notre meilleur poids plume.

Carpentier
Le petit Carpentier, de Lens, âgé de 15 ans, un vétéran de la boxe.

Hogan lui aussi, a semblé un homme de classe, après avoir mis knock-out de belle façon le champion des novices de Londres. Mais on présuma trop de ses forces, on le fit rencontrer avec William Curzon, honnête boxeur anglais, et il fut mis knock-out.

Le petit Carpentier, de Lens, qui fait de la boxe de combat en public depuis plus de trois ans, n'est âgé que de 15 ans et il vient de fournir deux combats brillants avec le petit lad Salmon, à Maisons-Laffitte. Dans le premier match, il eut la victoire sur une faute de Salmon. Dans la revanche, il fut obligé d'abandonner au dix-huitième round, exténué, ne pouvant continuer un semblable effort. Il est certain qu'il était bien imprudent d'exiger pareil combat d'un organisme de 15 ans,

Nous avons assisté, en outre, aux débuts d'un combattant américain, Kid Johnson, qui n'a pu venir à bout du novice Perroud. Réellement, nous n'avons pas eu de chance jusqu'ici avec les boxeurs Yankees. Nous sommes moins gâtés que pendant la saison dernière. Je ne veux pas médire de Kid Johnson, que je ne connais pas et qui est peut être un très brave garçon, d'autant qu'il n'est pas fautif, mais depuis le succès des Lewis et des Stanton, tous les hommes qui voulaient venir d'Amérique en France, ont trouvé agréable de se faire engager comme boxeurs,., et de se faire battre dès leur premier combat par des Français de second ordre: c'est tout dire! Seul, Kid Johnson n'a pas été battu, mais pour un vainqueur de Peter Brown, comme on le prétendait, je ne le félicite pas de sa contenance contre Perroud. Méfions-nous des pugilistes américains qui viennent nous rendre visite!

Kid Johnson
Boxeur américain qui vient tenter fortune.

Perroud
Un novice d'avenir qui a bien résisté à Kid Johnson.

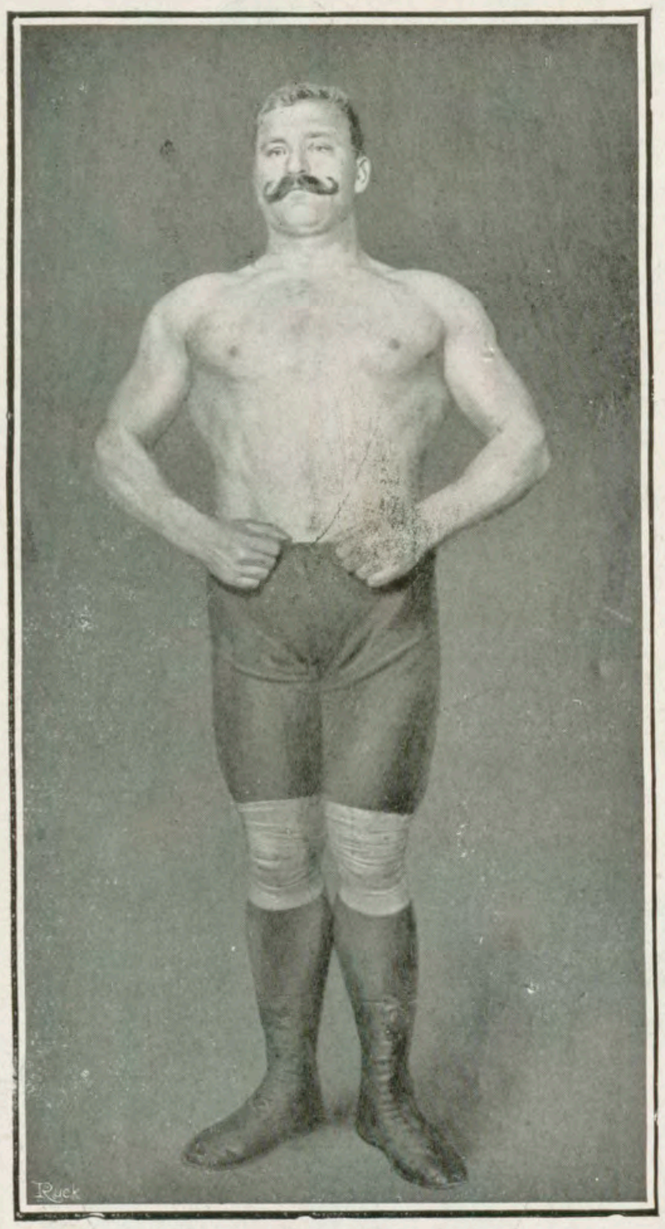
Legrand.
Un bon débutant.

Nous ne sommes pas séparés à ce point du Nouveau-Monde qu'on puisse nous faire prendre pour des demi-dieux les humbles Américains dont la valeur ne justifie pas le déplacement.

J. Mortane.

Le Match Padoubny-Régnier

Ce soir sera donné au Bowling-Palace un combat qui mettra aux prises Padoubny en lutte libre contre Régnier, en jiu-jitsu



Padoubny.

Le champion du monde de lutte Gréco-Romaine, qui rencontrera ce soir Régnier, champion français du jiu-jitsu.

Ce samedi soir aura lieu à Paris, un combat d'un intérêt sportif considérable. Le colosse Padoubny, masse effroyable de muscles, d'os, de chair, va rencontrer notre compatriote Régnier, qui aura une infériorité de poids d'environ cent quarante livres!! Quant aux différences de musculatures elles sont aussi énormes !...

Ajoutons que ce combat aura lieu le torse nu. Régnier renonce, sur l'exigence *sine qua non* de Padoubny à l'avantage extrêmement grand que lui vaudrait le port d'une veste quelconque par son adversaire. Comme dans la rue on est généralement habillé, les jiu-jitsmen ne s'entraînent qu'avec une sorte de veste. Renoncer à cette veste c'est abandonner un grand nombre de prises excellentes...

Les pronostics sont malaisés. A mon avis, si Régnier est bien en forme et si Padoubny ignore absolument le jiu jitsu, ainsi qu'on le dit, la victoire est acquise d'avance à Régnier.

Entre un jiu-jitsman et un lutteur ordinaire, celui-là doit s'assurer le succès, mais avec un athlète tel que Padoubny que fera Régnier ?

Je sais bien que le colosse russe aura le droit d'employer la lutte libre, mais il faut avouer que le jiu-jitsman a plus d'atouts dans son jeu que le lutteur. Il est vrai que celui-ci possède un avantage incontestable, celui des cent-quarante livres de plus que Régnier. Enfin, il sera curieux de voir aux prises ce soir, ces deux athlètes : qui triomphera ? Je le répète encore une fois : je l'ignore.

J.J.-R.

Régnier et son fils.

Malgré un énorme écart de poids, Régnier tentera ce soir en jiu-jitsu de battre Padoubny qui aura à sa disposition les coups de lutte libre.

LA *VIE AU GRAND AIR* DU 2 JANVIER 1909

Le numéro de la *Vie au Grand Air* du 2 janvier constituera une véritable encyclopédie du sport — Nous y commencerons la publication de « Sur route et sur piste », par Petit-Breton, le prodigieux champion cycliste

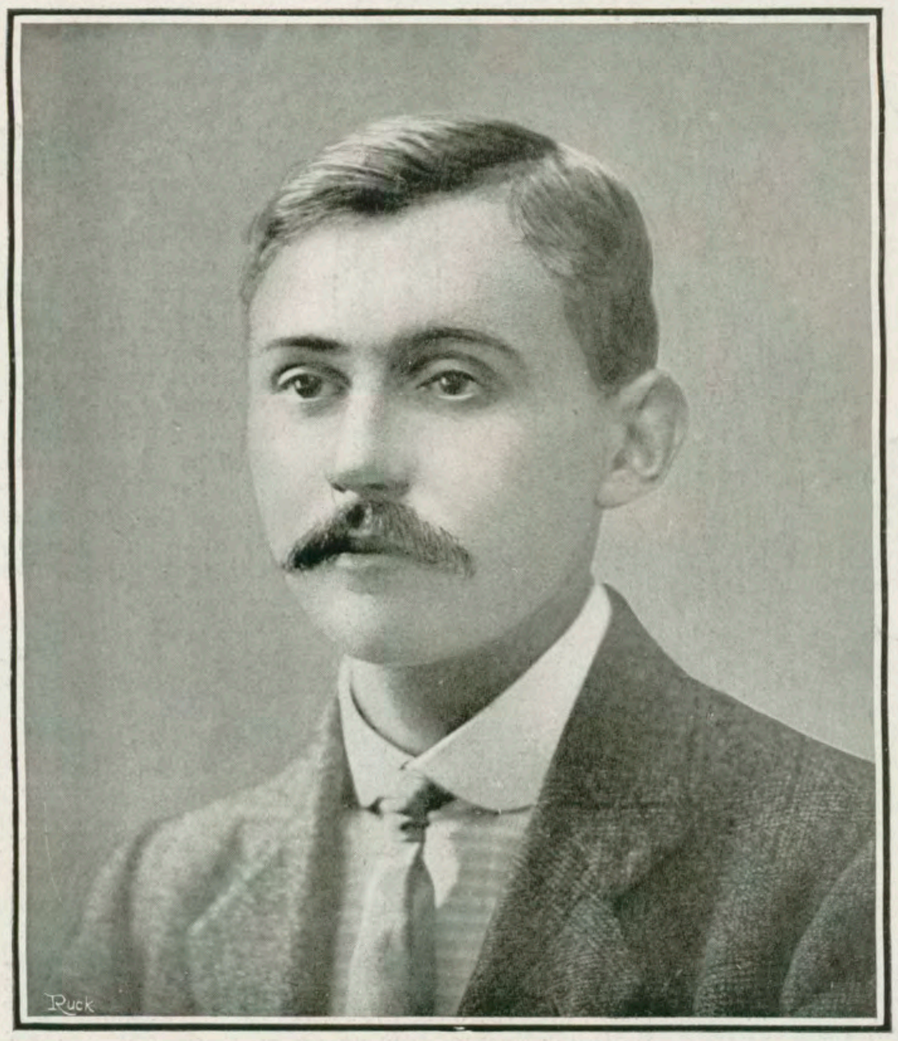
Nous avons déjà parlé de nos projets pour 1909 (1), nous voulons tenir notre promesse dès le premier numéro de janvier. Nous avons dit que nous désirions donner à la *Vie au Grand Air* un caractère encyclopédique qui permettrait à tous nos lecteurs de considérer notre journal comme le seul monument sportif où il pourrait trouver tous les renseignements concernant les divers sports.

Notre numéro du 2 janvier 1909 prouvera que nous avons tenu à faire mieux encore que ce que nous promettions. Il constituera le memento idéal du sportsman,

Tous les sports y seront passés en revue. On y trouvera la liste de tous les records, de toutes les performances pouvant intéresser le lecteur. Ce ne sera pas une énumération aride et ennuyeuse, mais une suite de comparaisons, de statistiques que tous voudront conserver. Il n'est pas un détail qui sera négligé et tous les sportsmen garderont ce véritable bréviaire.

Nous passerons en revue l'automobile, l'aéronautique, l'athlétisme, le cyclisme, l'hippisme, les divers sports et nous énumérerons tous les records originaux.

En outre, nous commencerons dans ce numéro, le *Memento du Sportsman*, page qui remplacera le Bloc-Notes. Tous nos lecteurs pourront y collaborer. Ils y trouveront tous les renseignements utiles à propos de toutes les épreuves qui se seront disputées dans la semaine. Cette page d'échos intéressants et utiles établira un lien entre les lecteurs et la direction de la *Vie au Grand Air*.



Lucien Petit-Breton.

Le merveilleux coureur Petit-Breton qui commencera dans le numéro du 2 janvier, la publication de « Sur piste et sur route ».

Nous commencerons dans le numéro du 2 janvier 1909, la publication de :

SUR ROUTE ET SUR PISTE

Il nous semble inutile de présenter au lecteur le prodigieux cycliste que fut Lucien Petit-Breton. Il racontera sa vie glorieuse, reprendra l'histoire du cyclisme et donnera des conseils qui serviront à tous, profanes et initiés.

M. V.

Nous avons dit que dans le courant de l'année nous publierions, en dehors des articles habituels sur tous les sports, trois séries, qui exciteront, à n'en pas douter, le plus vif intérêt. Ce sont :

SUR ROUTE ET SUR PISTE,
par Lucien Petit-Breton et Jacques Mortane.

LA VIE ET LES INVENTIONS DES FRÈRES WRIGHT,
d'après des documents inédits recueillis en Amérique, par Victor Breyer et Robert Coquelle.

LES SOUVENIRS DU JOCKEY TOD SLOAN,
recueillis et traduits par René Riondet.

(1) Voir le n° 533.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. Motti. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.